

Historia de los Helicópteros de la Fuerza Aérea Uruguaya
1954 - 1965
SIMBOLICO
5
HELICOPTEROS
Agrupamiento Simbólico N° 5
(Búsqueda y Rescate)

Historia de los Helicópteros de la Fuerza Aérea Uruguaya

1954 - 1965

Roberto F. Meyer



Agrupamiento Simbólico N° 5
(Búsqueda y Rescate)

SIMBOLICO

5

A. SIMBOLICO Nº5

BUSQUEDA Y RESCATE

HELICOPTEROS

Ofrenda floral de nuestro Agrupamiento Simbólico colocada el día 17 de marzo de 2013 al pie del monumento "A la Aviación Vanguardia de la Patria", con motivo de celebrarse 100 Años de la Aviación Militar del Uruguay.

Historia de los Helicópteros de la Fuerza Aérea Uruguaya

1954 - 1965

Roberto F. Meyer



Agrupamiento Simbólico N° 5
(Búsqueda y Rescate)

Proemio

Con motivo de la celebración de los primeros cien años de vida de nuestra Fuerza Aérea Uruguaya, y a ocho años de la creación del Agrupamiento Simbólico Nº 5 (Búsqueda y Rescate), en adhesión a tan magna celebración, publicamos estos primeros años de su rica historia, tratando de plasmar en sus páginas todos los hechos y circunstancias que forzaran y rodearan su iniciación y todos aquellos acontecimientos que motivaron y permitieran cristalizar su creación.

También incluir y complementar en futuras ediciones, su posterior desarrollo y actuación, hasta el presente sin fin de su permanente historia, cumplida y que cumple, no solo dentro de nuestras fronteras sino también en lejanas tierras tan diferentes a las nuestras y que permanentemente nos llenan de orgullo, lo que nos motiva a resaltar y destacar, toda la abnegación, dedicación y heroicidad de sus integrantes en todos y cada una de sus polifacéticas actividades, rescates, búsquedas, transporte de heridos y medicamentos, vuelos sanitarios, evacuaciones y otras misiones cumplidas en salvaguardia de sus semejantes.

Trataremos de volcar en ella toda su rica, noble y abnegada historia desde los prolegómenos a su creación, con todos los hechos posibles y recordados, siendo nuestro deseo que todos los que integraron, hoy ya retirados, y los actuales y futuros pilotos, aerotécnicos y personal la enriquezcan, brindándonos y aportándonos permanentemente, sus innumerables vivencias, recuerdos, tareas y todo su quehacer que en desinteresada entrega ofrendaron y ofrendan todos los días a su Patria y semejantes.

Quiso el destino que el quincuagésimo aniversario de la creación del entonces, Agrupamiento Provisorio de Búsqueda y Rescate, hoy Escuadrón Aéreo N° 5 Helicópteros, fuera el marco elegido para cristalizar una vieja aspiración, que durante tantos años estuviera germinando en nuestras mentes.

Formalizar a través de un Agrupamiento Simbólico, un medio que permitiera el reencuentro de todos aquellos quienes tuvimos el honor de integrarlo y también compartir con todos quienes nos acompañaron con su permanente e invalorable apoyo, en tantas y diversas formas, que nos permitieron lograr y mejorar el cumplimiento de su misión.

De esta manera, queremos rememorar tantas cosas de aquel, nuestro diario vivir, de casi toda una vida a la que nos dedicáramos, muchas veces más allá de nuestras posibilidades materiales y también aquellas inmateriales que todo ser humano conlleva en sí, volcando en tan honrosa y desinteresada misión, la salvaguardia de la vida humana que destaca nuestra divisa, "para que otros puedan vivir", mística que crearon y desarrollaron todos aquellos que vivieron, viven y apoyan tal actividad.

Innumerables hechos y actos inolvidables, marcaron y señalaron un camino a transitar en la difícil y siempre riesgosa tarea de salvar vidas humanas.

Desde aquél memorable día, el Agrupamiento Provisorio primero, luego Grupo y actualmente Escuadrón, han realizado más de 900 misiones de rescates, evacuaciones e innumerables otras, y se han volados más de 75.000 horas, en helicópteros y aviones que integraban su dotación inicial, en diferentes tipos de actividades; rescates, salvamentos, vuelos sanitarios en avión, transportes, cumplimiento de Planes de "Acción Cívica" en aviones y helicópteros, búsquedas y cumpliendo indescriptibles misiones de riesgo extremo en tierra y mar, dentro y fuera de nuestras fronteras, lo que motivara el permanente otorgamiento de reconocimientos y condecoraciones por el cumplimiento de sus tareas a nivel nacional, internacional y ONU.

Presente siempre, nuestro permanente recuerdo también para todos aquellos quienes ofrendaron sus vidas, en ese impulso maravilloso, irreflexivo de la esperanza de salvar a otros hombres como ellos, que se deba-

tían en manos del infortunio y en ese momento no hubo dudas ni temores, ni una sombra de vacilación y cumpliendo con la más cara ambición de sus corazones, realizaron su última misión.

Y también aquéllos que en la diaria actividad aérea, en pos del perfeccionamiento y superación que conlleva su entrenamiento permanente, la máquina nos arrebata parte de nuestros integrantes ofreciendo sus vidas en cumplimiento del deber.

Entonces, vaya si habrán momentos en nuestra vida luego de nuestro de retiro, cuando ya lejos de tan noble actividad, y luego de haber cumplido con todo orgullo con nuestro deber, nos volquemos para recordar tantos hechos y anécdotas de nuestro pasar, en tantos momentos, buenos algunos, otros amargos y difíciles todos.

Sin lugar a dudas, la creación de este simbólico agrupamiento será tierra fértil para recordar tantas cosas que nos tocó vivir durante tantos años, y que, al revivir esos momentos, permitan con nuestra vivencia pasada proyectarlo en un recuerdo permanente, que plasmaremos en nuestro Museo Aeronáutico donde estaremos, y podamos donar, aportar, las viejas y las nuevas generaciones, todos los recuerdos, objetos, relatos de hechos y acontecimientos, que hoy ya son historia, así como todos los nuevos y futuros desafíos y vivencias que surgirán y plasmaran, y que serán su orgullo, en esta historia sin fin.

Es nuestra intención de ahora en más comenzar a desarrollar, pormenorizada y detalladamente desde sus prolegómenos, temas y hechos vinculantes, incorporando como un homenaje extremo la excepcional tarea cumplida, en alta mar, de noche, la última misión cumplida por el actual Escuadrón Nº 5 (Helicópteros) con el apoyo aéreo del actual Escuadrón Aéreo Nº 3 (Transporte), y la conducción del Comandante SAR y así de esta manera conjugar pretendiendo unir y escribir lo que será su completa, verdadera y permanente heroica Historia.

Cnel. (Av.) Roberto F. Meyer

Jefes del Agrupamiento Provisorio y del Grupo de Aviación N° 5 (Búsqueda y Rescate)

Período 1955 - 1965

Agrupamiento Provisorio de Búsqueda y Rescate



Cap. y luego May. (P.A.M.) José D. Cardozo
25 Jun 1955 - 11 Jun 1958



May. (P.A.M.) Walther Machado
12 Jun 1958 - 11 Jul 1960



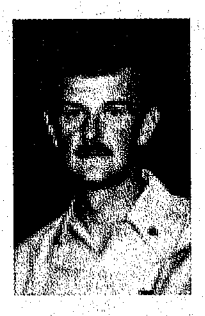
May. (P.A.M.) Rufino Casella
17 Jul 1960 - 2 Ene 1963

Del Agrupamiento Provisorio de Búsqueda y Rescate



May. (P.A.M.) Juan A. Dobrich
7 Ago 1963 - 15 Nov 1963

Del Grupo de Aviación N° 5 (Búsqueda y Rescate)



May. (P.A.M.) Roberto F. Meyer
12 Feb 1964 - 9 Ago 1965

CAPITULO I

Agrupamiento Simbólico N° 5 Búsqueda y Rescate

Creación

Un grupo de Oficiales y Personal Aerotécnico que dedicaran y dedican gran parte de su vida prestando servicios en el entonces Agrupamiento Provisorio de Búsqueda y Rescate, luego en el Grupo de Aviación N° 5 (Búsqueda y Rescate) y actual Escuadrón Aéreo N° 5 (Helicópteros), se reunieron para formalizar la creación de un Agrupamiento Simbólico en la que pudieran volcar en permanente unión, el espíritu de cuerpo que todos sus integrantes mantuvieran y que brindaran para perfeccionar y engrandecer el cumplimiento de sus misiones.

Para tal fin, nos referimos al primer nombre dispuesto por el Mando, cuando se creara este Agrupamiento y con la específica finalidad de desarrollar el espíritu de camaradería y tradición en la noble misión que entraña la salvaguardia de la vida humana, que resume el principio "PARA QUE OTROS PUEDAN VIVIR", que crearon y desarrollan permanentemente todos aquellos que vivieron, viven y apoyan tal actividad.

Fue así que el 25 de Julio de 2005, en la Brigada Aérea I, sede del Escuadrón Aéreo N° 5 (Helicópteros) y en ocasión del acto celebratorio del quincuagésimo aniversario de la creación del Agrupamiento Provisorio de Búsqueda y Rescate, con la anuencia del Sr. Comandante en Jefe y en presencia de Autoridades del Gobierno, de los Sres. Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea, Jefes de Comandos, Unidades e invitados, el Cnel. Av. Roberto Meyer, hace uso de la palabra anunciando la intención de formalizar

la creación de un Agrupamiento Simbólico de Búsqueda y Rescate y poniendo a consideración de los presentes el Acta de creación, así como para designar una Comisión encargada para su formación, solicitando a los presentes su adhesión y firma del Acta respectiva.

Luego de la firmas recogidas en dicha ocasión y en fecha tan significativa, tuvo su nacimiento este Agrupamiento Simbólico de Búsqueda y Rescate, que también pretende continuar escribiendo fielmente su histórica actividad conjugando la tradición de la Fuerza Aérea de mantener unidos y cohesionados a sus antiguos integrantes, proyectando así y por todos los tiempos, el Espíritu de Cuerpo que siempre nos caracterizará.

AGRUPAMIENTO SIMBÓLICO Nº 5 (BÚSQUEDA Y RESCATE)

ACTA DE FUNDACIÓN

EN LA SEDE DEL ESCUADRÓN AEREO Nº 5 (HELICOPTEROS), BRIGADA AEREA Nº 1 EN CANELONES, URUGUAY, A LOS VEINTICINCO DIAS DEL MES DE JULIO DEL AÑO DOS MIL CINCO, Y CON MOTIVO DE CUMPLIRSE EN EL DÍA DE LA FECHA LOS CINCUENTA AÑOS DE CREACIÓN DEL **AGRUPAMIENTO PROVISORIO DE BÚSQUEDA Y RESCATE** EL DÍA VEINTICINCO DE JULIO DE MIL NOVECIENTOS CINCUENTA Y CINCO, LOS ABAJO FIRMANTES OFICIALES GENERALES, OFICIALES SUPERIORES, JEFES, OFICIALES Y PERSONAL DE APOYO EN SITUACIÓN DE ACTIVIDAD, RETIRO Y PERSONAL CIVIL VINCULADO A ESTA ACTIVIDAD, PROPONEN CONSTITUIR UNA ASOCIACIÓN CIVIL, SIN FINES DE LUCRO Y AJENA A TODA IDEOLOGIA POLÍTICA, ECONOMICA, RELIGIOSA O RACIAL, QUE SE DENOMINARA **AGRUPAMIENTO SIMBOLICO Nº 5 (BÚSQUEDA Y RESCATE)**, QUE TENDRA POR FINALIDAD DESARROLLAR EL ESPIRITU DE CAMARADERIA Y DE TRADICIÓN EN LA NOBLE MISIÓN QUE ENTRAÑA LA SALVAGUARDIA DE LA VIDA HUMANA, **"PARA QUE OTROS PUEDAN VIVIR"**, QUE CREAN Y DESARROLLAN TODOS AQUELLOS QUE VIVIERON, VIVEN Y APOYAN TAL ACTIVIDAD.------

CON TAL MOTIVO Y A LOS EFECTOS CORRESPONDIENTES, SE DESIGNA UNA COMISION INTEGRADA POR LOS SEÑORES, CORONEL AV. ROBERTO MEYER, CORONEL AV. EGO CORREA LUNA, CORONEL AV. SHANDELARIO GONZALEZ, CORONEL AV. ERNESTO MARTINEZ Y POR EL COMANDANTE DEL ESCUADRÓN AÉREO Nº 5 (HELICÓPTEROS), TENIENTE CORONEL AV. CARLOS AMADO, QUE TENDRÁ POR COMETIDO DESARROLLAR LOS PASOS LEGALES NECESARIOS PARA SU RECONOCIMIENTO, APROBACIÓN DE SUS ESTATUTOS Y LA CONVALIDACIÓN LEGAL DE SU EXISTENCIA SIGUIENDO EL CAMINO NATURAL DEL MANDO DE LA FUERZA AEREA, LO QUE RATIFICAN Y PROMUEVEN EN ESTE ACTO, EN SU CALIDAD DE SOCIOS FUNDADORES.-

Acta y firmas de creación del
Agrupamiento Simbólico N° 5 Búsqueda y Rescate

CAPITULO II

Prolegómenos y Antecedentes

Centro Coordinador de Búsqueda y Rescate

Nuestro País no podía permanecer insensible a la evolución de la aviación a nivel mundial y a los compromisos asumidos, siendo miembro de la Organización de Aviación Civil Internacional, con sede en Montreal, Canadá.

En Julio de 1947, la OACI, en la ciudad de Lima, Perú, se celebra la Conferencia Regional de Navegación Aérea del Atlántico Sur, actuando como Representante de nuestro País, el Señor Inspector de la Aeronáutica Militar, Cnel. Oscar Gestido.

En la misma se acuerda y asigna al Uruguay, tal cual consta en el Anexo 12 del "Convenio de Navegación Aérea para América del Sur", la instalación y funcionamiento de un Centro Coordinador de Búsqueda y Rescate en Montevideo.

Para ello, en el año 1954, la Inspección General de la Fuerza Aérea previó y sometió a consideración superior la utilización de parte de las reservas del año anterior para la adquisición de helicópteros.

Nuestro País no había implementado ni organizado ningún plan para la coordinación de medios y es entonces que a principios de 1955 la Dirección General de Aviación Civil, que entonces dependía del Ministerio de Defensa Nacional, propone la creación de una Comisión integrada por

representantes de esa repartición, de las Inspecciones Generales de Ejército, Marina y Fuerza Aérea y Dirección de Aviación Naval, con el cometido de estudiar la formación de un Servicio de Búsqueda y Rescate para accidentes aéreos que se produjeran tanto en tierra como en el mar.

Por Decreto N° 23.829, inserto en el Boletín del Ministerio de Defensa Nacional N° 3798, el Consejo Nacional de Gobierno, resuelve la integración de dicha Comisión, disponiendo a pos organismos involucrados a designar de inmediato a sus representantes para que a la brevedad, integrada comiencen el trabajo encomendado.

SERVICIO DE BUSQUEDA Y RESCATE EN ACCIDENTES DE AVIACION:
Se designa una Comisión para que estudie su formación. — Carp. 8970|954.

DECRETO N° 23.829

Ministerio de Defensa Nacional. — Montevideo, 9 de febrero de 1955. — Visto: estos antecedentes por los cuales la Dirección de Aeronáutica Civil, propone a la Superioridad la creación de una Comisión integrada por representantes de esa repartición, conjuntamente con las Inspecciones Generales del Ejército, Marina y Fuerza Aérea y Dirección de Aviación Naval, con el cometido de estudiar la formación de un Servicio de Búsqueda y Rescate en ocasiones de producirse accidentes de aviación sobre tierra o sobre el mar. — Considerando: que se estima de imprescindible necesidad que el Poder Ejecutivo disponga las medidas correspondientes a fin de entrar al inmediato estudio del referido problema. — *El Consejo Nacional de Gobierno, Decreta:* Artículo 1° — Nómbrase un Comisión integrada por un delegado de las Inspecciones Generales del Ejército, Marina y Fuerza Aérea, Dirección de Aviación Naval y Dirección de Aeronáutica Civil, con el cometido expresado en la parte expositiva del presente Decreto. — Artículo 2° — Los organismos referenciados nombrarán de inmediato sus respectivos representantes, comunicándolo a la Dirección de Aeronáutica Civil, la que se encargará de tomar las medidas necesarias a fin de facilitar a dicha Comisión los medios convenientes para el mejor desempeño del trabajo encomendado, el que deberá ser elevado a consideración superior a la mayor brevedad posible. — Artículo 3° — Comuníquese, publíquese y vuelva a la Dirección de Aeronáutica Civil a sus efectos. — Por el Consejo: MARTINEZ TRUEBA. — *General (R) Juan P. Ribas.* — *Julián F. Alvarez Cortés.*

Decreto del Poder Ejecutivo N° 23.829

El Sr. Inspector General de la Fuerza Aérea, General Hernán S. Barú, designa finalmente para tal cometido al Sr. Tte. Cnel. Juan A. Villanueva, el cual había integrado diversas comisiones en temas relevantes en los Estados Unidos y por sus conocimientos en la organización y funcionamiento de otras Fuerzas Aéreas.

En Junio de 1955, el Sr. Inspector General de la Fuerza Aérea Gral. Hernán Barú, y el Sr. Tte. Cnel. Alfredo Lamela, invitados por el Comando Aéreo del Caribe de la USAF, en la Zona del Canal de Panamá, visitan el Centro de Coordinación y Salvamento allí instalado, conociendo pormenorizadamente su funcionamiento y equipamiento, y participando en la operación y empleo de helicópteros en dicho centro.

Luego, en Julio de 1955, El Ministro de Defensa Nacional le solicita al Sr. Gral. Hernán Barú su opinión sobre el proyecto , ya presentado, sobre la estructuración del Servicio de Búsqueda y Salvamento, y teniendo en cuenta la organización ya existentes en otros países solicita ampliar dicha tarea para poder cumplir también de esta manera las exigencias del Convenio de Chicago del año 1944, el cual Uruguay es signatario.

Sugiere y sostiene que la misma debería ser ampliada como para también poder auxiliar además de las aeronaves prestar auxilio a buques en el mar en situación de emergencia, el transporte sanitario a centros médicos asistenciales además de ayudar a la población civil ante catástrofes de cualquier naturaleza.

Esta organización sería incorporada como un Servicio, a cargo de un Jefe y con dependencia directa de la Inspección General de la Fuerza Aérea pudiendo solicitar apoyo a las Fuerzas Armadas, Policiales e instituciones particulares. Como órgano ejecutivo incluiría un Grupo de Rescate y Sanitario, lo a la postre se formalizara ese mismo año con la creación del Agrupamiento Provisorio de Búsqueda y Rescate.

Este Centro estaría ubicado en el (ATC) Control de Tránsito Aéreo del Aeropuerto Internacional de Carrasco, donde se centralizarían los pedidos de auxilio efectuados por los distintos Centros de Alerta del País. Su actuación de acuerdo al lugar de los hechos serían dirigidas por el propio Centro de Coordinación o bien, este se debería emplazar un Centro Director de Operaciones en una lejana zona de emergencia.

Paralelamente solicita se gestione la designación en la Misión Aérea de la USAF de un Oficial capacitado en la organización y operación de un

Centro de Coordinador para asesorar y poner en práctica su funcionamiento y también el envío de un Sr. Oficial al Brasil, para asesorarse, conocer y observar el Servicio de Rescate, de mayor destaque operativo en América del Sur.

CAPITULO III

Tragedia del "Banco Inglés"

El factor fundamental y determinante para que los poderes públicos dotaran finalmente a las Fuerzas Armadas de los medios necesarios e indispensables para las operaciones de búsqueda y rescate, fue el trágico suceso marítimo del 6 de agosto de 1954, durante el transcurso de uno de los inviernos más rigurosos que se recordaban en el Río de la Plata.

En la mañana de esa fatídica jornada, un pesquero de la flota del entonces Servicio Oceanográfico y Pesca (SOYP) llamado "Isla de Flores", encalla con siete tripulantes a bordo en el traicionero agrupamiento de bancos de arena, llamado Banco Inglés, que emergía a escasas millas del Puerto de Montevideo.

Aproximadamente a las once de la mañana se envía el llamado de auxilio. Se dispone la salida hacia el lugar del destructor "ROU Uruguay", el cual parte del puerto aproximadamente a las 13:00 hs. hs. A las 17:00 el destructor se sitúa a unos dos Km. del pesquero, descendiendo una pequeña embarcación de salvamento con nueve hombres. Se acercaron al pesquero e intentaron hacerlo zafar de su varadura, pero sin éxito, por lo que se decide el retorno hacia el destructor. Cuando se disponen a hacer arrancar el motor, no lo pueden poner en marcha, al tiempo que el mar cada vez se agitaba más, con tal mala suerte que en cierto momento la lancha golpeó al pesquero, abrió un rumbo y zozobró. Ahora ya son dieciséis las personas en peligro que deben refugiarse en el pesquero. El destructor "Uruguay" comienza a hacer maniobras entorno al "Banco Inglés" para intentar el rescate, mientras la tormenta cada vez se manifestaba más violenta.

En determinado momento el propio destructor quedó varado. El temporal ya arreciaba, el frío era cada vez más intenso y la noche llegaba sin que se pudiera hacer nada. A la mañana siguiente el espectáculo era sobrecogedor.

El pesquero estaba varado a 50 grados de la vertical, los hombres trepados a los mástiles y las olas que barrían la embarcación se llevaban los cuerpos inertes"

A las 10:20 hs. de esa mañana del sábado 7 de agosto, el Jefe de la División Operaciones del Estado Mayor General de la Fuerza Aérea, ordena al comando de la Base Aérea 1, enviar un C-47 al Banco Inglés, a los efectos de localizar el pesquero "Isla de Flores" y arrojarles botes salvavidas a la tripulación en situación de emergencia. Esta orden fue, inmediatamente después, confirmada telefónicamente por el propio Jefe del Estado Mayor General, Cnel. Conrado A. Sáez, al Cnel. Ramón R. Larrazábal, Jefe de la Base Aérea N° 1.

Dicha orden se complementaba especificando que en todo momento, una aeronave debía estar sobrevolando la zona del siniestro a los efectos de elevar la moral de los náufragos y ayudar en todo lo que fuera posible a las tareas de salvamento. Se estableció que las comunicaciones con las fuerzas de superficie para coordinar y enlazar las tareas se realizarían por radio en la frecuencia de 2182 kcs.

A las 10:43 hs. decoló el C-47, matrícula FAU 507, teniendo como su tripulación al May. Raúl Bendahán como Piloto, al Cap. Atilio Bonelli como Copiloto, al Alf. Carlos Gallardo como Navegante, al Tte. 2o Esaú Prada como Radio y al Cbo. Pablo Sains como Mecánico.

El Comandante de la aeronave era el Tte. Cnel. Juan Villanueva, entonces 2o Jefe de la Base Aérea l, quién dirigió y colaboró en la maniobra de arrojar los botes salvavidas.

En dicha maniobra también colaboraron el Cap. Walter Gianarelli, el Cabo. Félix Gutiérrez y el Sdo. Azor Gutiérrez.

La aeronave se puso en enlace con el destructor "Uruguay" y

seguidamente, a las11:00 hs. se lanzó el primer bote salvavidas para siete personas, ya inflado y pronto para su uso, que de acuerdo a la información brindada por el destructor, el lanzamiento fue realizado con precisión en distancia y rumbo, no obstante ello, pasó deslizándose por la proa del pesquero, sin ser alcanzado por los sobrevivientes.

A las 11:20 hs., se produjo el lanzamiento de otro bote salvavidas para siete personas, esta vez desinflado, pero en condiciones de ser inflado automáticamente con el porrón de aire comprimido que portaba dentro del mismo. Este bote fue lanzado con precisión. Cayó en el barco y quedó suspendido de una de las antenas, perdiéndose sin embargo 20 minutos más tarde, en el mar, sin poder ser alcanzado tampoco por los náufragos.

Esta aeronave abandonó el lugar luego de realizar el relevo en vuelo con otra aeronave, y aterrizó en Carrasco a las 11:50 hs. La tripulación informó haber observado en forma certera siete sobrevivientes.

A las 11:18 hs. despegó de Carrasco el AT-6, matrícula 344, con el Tte. 2° Elbio Accineli como Piloto y el Tte. 2° Julio Giacumo como observador. Esta aeronave solo cumplió con la misión de observación y mantener elevada la moral de los sobrevivientes. Aterrizó a las 12:18, informando el Piloto, haber observado en forma certera cinco sobrevivientes.

Prácticamente a la misma hora del despegue anterior, a las 11:20 despegó y se dirigió también al lugar el F-51, matrícula 255 con el Tte. 2° Gabriel Sigillito como Piloto. Aterrizó a las 11:48 hs., informando el Piloto haber divisado en forma certera a cinco sobrevivientes y a dos más probables sobre cubierta.

A las 12:48 hs., despegó hacia el lugar, el B-25 matrícula 154 con el Cap. Jorge Borad como Piloto, el Sgto. Washington Galarza como Copiloto, el Sgto. 1° Ángel Gibiaqui como Radio, el Tte. 2° Miguel Rienzi como Observador, siendo el Cbo. Carlos Flores y el Sdo. Carlos Rocha los encargados de arrojar los botes.

A las 13:10 hs. se lanzaron con gran precisión en un primer pasaje, tres salvavidas individuales "Mae West", los cuales cayeron sobre el barco, y en un segundo pasaje, también con gran precisión, se lanzaron seis botes

individuales los cuales quedaron suspendidos de la antena del pesquero. Posteriormente se dirigió a Carrasco y aterrizó a las 13:00 hs., informando el Piloto haber avistado en forma certera seis sobrevivientes.

A las 14:02 hs. despegó el C-47 matrícula 507 con el Cap. Carlos Mercader como Piloto, Tte. 2° Pedro Benvenuto como copiloto, el Tte. 2° Esaú Prada como Radio el Alf. Carlos Gallardo como Navegante y el Sdo. Azor Gutiérrez como Mecánico. Completaban la tripulación ocho observadores.

Esta aeronave tuvo la misión de observación aérea, mantenimiento de la moral y le sugirió al destructor "ROU Artigas" un posible camino de aproximación al pesquero.

Aterrizó en Carrasco a las 15:22 hs., informando el Piloto haber avistado en forma certera cuatro sobrevivientes.

El buque antes mencionado, llegó a la zona del desastre sobre las 15:00 hs. e inmediatamente comenzó a intentar las maniobras de rescate.

A las 15:54 despegó de Carrasco el B-25 matrícula 154 con el Cap. Saúl Da Silveira como Piloto, el Alf. Rúben Americola como copiloto, el Sgto. 1° Ángel Gibiaqui como Radio, el Sdo. Isidro Lima como Mecánico y completaba la tripulación el Alf. Juan Dobrich como observador.

Una vez arribado a la zona comenzó con los padrones de sobrevuelo, hasta las 17:50, hora en que recibió la comunicación del destructor "Artigas" que habían sido finalizadas las tareas de rescate, con lo que quedaba liberado para su regreso a Carrasco'

La aeronave aterrizó a las 18:10, informando el Piloto que antes de las 17:25 hs. había observado en forma certera cuatro sobrevivientes, pero que luego sólo se había podido avistar en forma certera sólo tres.

El "ROU ARTIGAS", solo pudo rescatar con vida a tres de los dieciséis hombres.

Ellos fueron dos pescadores y un marino militar.

El Destructor "ROU URUGUAY" recién pudo librarse del Banco Inglés cuatro días más tarde.

La violencia de la tormenta, la fuerza de los vientos y mareas y la baja temperatura de las aguas, sumado a la extrema precariedad de los medios de rescate existentes en ese momento, hicieron que, a pesar de los denodados esfuerzos de los valientes hombres de la Marina y el apoyo prestado por la Fuerza Aérea arrojando balsas y botes salvavidas desde el aire, perdieran la vida cinco de los tripulantes del pesquero y ocho de los propios marinos que realizaban las tareas de rescate.

Esta tragedia produjo honda indignación pública y se clamó por una organización, que contara con medios de salvamento adecuados de auxilio para evitar nuevas pérdida de vidas humanas.

CAPÍTULO IV

1. Adquisición de los Helicópteros

La Inspección General de la Fuerza Aérea en el informe anual del año 1953 (elevado en mazo de 1954), ya había propuesto la necesidad de contar con helicópteros, incluyéndolos en su plan de compras para el año 1954 y había incluso planteado en dicho informe, adquirirlos con las economías realizadas en el año 1953.

Sin embargo, hasta agosto de 1954, la Fuerza Aérea no había obtenido una respuesta a tal solicitud, ya sea porque aún no se había incluido al informe presentado en marzo, o porque directamente la respuesta habría de ser negativa.

Esta tragedia motivó y comenzaron a darse los pasos necesarios previos para la selección y compra de los futuros helicópteros.

El 12 de Agosto de 1954, el Inspector General de la Fuerza Aérea, Gral. Medardo R. Farías cursa telegramas urgentes al Agregado Aéreo a la Embajada del Uruguay en Estados Unidos de Norteamérica, Tte. Cnel. Remo Laporta, requiriendo información relacionada sobre helicópteros en general.

El 18 de ese mismo mes, el Jefe del Estado Mayor, Cnel. Conrado Sáez, envía un oficio al Agregado Aéreo solicitando toda la información y documentación posible sobre los diferentes tipos de helicópteros que la Marina y Fuerza Aérea de aquél país usaba en tareas de salvataje, rescate, evacuaciones o transporte de heridos. Le solicita que la respuesta con todos los datos precisos, la envíe a la brevedad vía telegrama, ya que el Comando

de la Fuerza Aérea ya se encontraba abocado al estudio y selección del mismo para su posterior adquisición.

En telegramas posteriores, se insta nuevamente al Agregado Aéreo que agilite los informes sobre los helicópteros e incluso sugiere que solicite, en caso de ser necesario, la intervención del propio Embajador uruguayo en aquél país, Dn. José A. Mora Otero.

Con toda la información reunida se realizó un exhaustivo estudio sobre la producción de helicópteros en diversas fábricas ubicadas en diferentes países.

Se investigaron modelos de helicópteros producidos por las fábricas norteamericanas Piasecky, Bell Aircraft, Hiller, Sikorsky y Hughes, por las fábricas Inglesas Bristol, Skeeter, Saunders y Westland; y finalmente por la fábrica francesa So.

Fueron analizados sobre la base de sus características, datos técnicos, capacidad, empleo específico, precios, condiciones de venta y posibilidades de entrega.

Finalmente fue seleccionado el modelo H-13 de la fábrica Bell Aircraft Corporation.

Al no ser posible adquirirlos directamente a la Fuerza Aérea Norteamericana, USAF porque no disponía de stock de este tipo de aeronaves en ninguno de sus depósitos, se estudia la posibilidad de comprarlos directamente al fabricante pero como ésta no brindaba las condiciones más beneficiosas para su compra, ya que la fábrica, por lo general, otorgaba créditos como máximo por seis meses, nunca de dos años como era lo requerido, y de concederlo, se incrementarían intereses que podrían llegar al 12 o 15%.

Como resultado de la eficaz intervención del Agregado Aéreo, de la ayuda que obtuvo del nuestro Embajador se obtuvieron condiciones sumamente favorables para su adquisición.

Como el año anterior (agosto de 1953) el Poder Legislativo había

aprobado el Convenio de Asistencia Militar entre Uruguay y los Estados Unidos de Norteamérica (Pacto de Ayuda Mutua), suscrito en Montevideo en junio de 1952, posibilitó su concreción favorablemente.

Luego de trámites ante el Pentágono, finalmente se logró la adquisición por intermedio de la USAF, que fue la encargada de concretar su compra con la Bell Helicopter Corporation, una vez depositados U$S 30.000 en el Riggs National Bank de Washington a nombre del Departamento de Estado de los Estados Unidos. El saldo adeudado a la propia USAF, se cancelaría luego en pagos semestrales por el lapso de dos años, y sin intereses financieros.

El tipo de helicóptero negociado fue el H-13 y no el H-13 G como era solicitado inicialmente. La diferencia entre ambos radicaba en detalles mínimos, pero para lograrse el H-13 G, habría que considerarlo dentro de la producción para el servicio de la propia USAF y luego ser transferido, con lo cual ésta disponibilidad se concretaría recién para junio de 1956.

El paquete adquirido con cada helicóptero H-13 incluía un kit de flotadores para poder usarlo en modo anfibio y un kit de dos camillas para transporte externo de heridos.

El costo toral estimado comprendiendo incluso el paquete de repuestos, herramientas especiales y materiales para dos años de vuelo y costos de embalajes, fletes y seguros fue U$S 98.325, de acuerdo al siguiente detalle:

Dos Helicópteros Bell H-13G. . .	U$S 80.000
Herramientas y Repuestos.	U$S 15.000
Embalaje, flete, seguros.	U$S 3.325
Total.	U$S 98.325

El helicóptero H-13G, fabricado por la Bell Aircraft Corporation de Texas, estaba equipado con motor Franklin CV-4-200 C32 de 200 HP de potencia, tipo 0-335-5 de seis cilindros opuestos horizontalmente y refrigerado por aire, con una relación de compresión de 9:1. Poseía una

capacidad para un piloto y dos pasajeros o un piloto y dos pacientes transportados en camillas externas.

Conjuntamente a la adquisición de las aeronaves, se analizó lo pertinente con la instrucción de vuelo y de mantenimiento.

Las posibilidades que se estudiaron fueron enviar a las tripulaciones uruguayas a EEUU para recibir instrucción de vuelo y de mecánica, ya sea a la propia fábrica Bell o a la USAF, o la otra opción, contar por un período determinado de tiempo con los instructores en Uruguay, con lo cual disminuirían significativamente los costos.

Fue así que, paralelamente a los trámites seguidos con el objeto de la compra de helicópteros, también se planteó en las oficinas del Pentágono que trataban las Misiones Aéreas para América Latina, la necesidad de contar en Uruguay con un instructor en la parte teórica y práctica de vuelo y otro que instruyera al personal en todo lo relativo a la mecánica y sistemas.

Como resultado de esta última gestión, el Departamento de Estado finalmente autorizó a incrementar en dos el número de integrantes de la oficina de Misión Aérea, que en ese momento ya funcionaba adjunta al comando de la Fuerza Aérea, de la cual pasarían a formar parte, por un período máximo de noventa días.

Se le abonaron inicialmente, por conceptos de sueldos en forma mensual, la suma de U$S 192,25 al instructor de vuelo y U$S 121,50 al mecánico instructor, arribando a Uruguay con posterioridad a la llegada de los helicópteros.

El Decreto del Poder Ejecutivo Nro. 23.801 inserto en el Boletín de Defensa Nacional Nro. 3762 de fecha 22 de diciembre de 1954, el Consejo Nacional de Gobierno autorizó a la Fuerza Aérea a realizar la adquisición de los dos helicópteros H-13 y a la contratación del personal instructor, en total acuerdo con las condiciones obtenidas y dispuestas entre nuestra Fuerza Aérea a través de su Agregado Aéreo, y la Fuerza Aérea de Estados Unidos.

Como no poseía el básico indicador de viraje y resbalamiento (palo y



Boletín del Ministerio de Defensa Nacional

AÑO XXIII TOMO LXVI	Montevideo, 22 de diciembre de 1954	NUMERO 3762

Para su conocimiento y demás efectos se hace saber lo siguiente:

ENROLAMIENTO DE LOS CIUDADANOS NACIDOS DE 1921 A 1936.
Convocación.

DECRETO Nº 23.800

Ministerio de Defensa Nacional. — Montevideo, 15 de diciembre de 1954. Visto: lo determinado en el Artículo 1º y 2º de la Ley Nº 9943, que establece la obligatoriedad para todo ciudadano apto para el servicio de las armas, de cumplir con el régimen legal de instrucción Militar que los habilite para defender militarmente a la República, excepto los comprendidos en el Artículo 2º de la Ley Nº 8196. — Considerando: que no sólo están obligados todos los ciudadanos varones de cumplir con ese ineludible mandato de la citada Ley Nº 9943, así como también y fundamentalmente, por primordiales deberes para con la patria, ya que es obligación de los mismos velar celosamente por el mantenimiento pleno de la soberanía y estar en condiciones de saber defenderla, para lo que es menester la necesaria capacitación militar, de la que el enrolamiento y el reclutamiento propiamente dichos, son etapas previas e indispensables en las disposiciones legales y reglamentarias vigentes. — *El Consejo Nacional de Gobierno, Decreta:* Artículo 1º — Convócase al enrolamiento de los ciudadanos varones nacidos en los años 1921, 1922, 1923, 1924, 1925, 1926, 1927, 1928, 1929, 1930, 1931, 1932, 1933, 1934, 1935 y 1936 inclusive. — Artículo 2º — Todo varón uruguayo deberá de enrolarse tres meses antes de cumplir diez y ocho años de edad (Artículo 1º de la Reglamentación de la Ley Nº 9943 de Instrucción Militar Obligatoria). — Artículo 3º — Comuníquese, publíquese, etc. — Por el Consejo: MARTINEZ TRUEBA. — *General (R) Juan P. Ribas.* — *Eduardo Jiménez de Aréchaga.*

ADQUISICION.
I. G. F. Aér. — Helicópteros

DECRETO Nº 23.801

Ministerio de Defensa Nacional. — Montevideo, 15 de diciembre de 1954. — Visto: 1º) que la Inspección General de la Fuerza Aérea solicita para incluir dentro del material aeronáutico que está adquiriendo en los Estados Unidos de América por intermedio del Agregado Aéreo y Jefe de la Misión Aérea en Wáshington, con los fondos provenientes del rubro 3.15-04 Item 3.02 depositados en el Rigg National Bank, dos Helicópteros nuevos marca Bell H-13 con capacidad para un piloto y dos pasajeros, a adquirirse por intermedio de la Fuerza Aérea de los Estados Unidos de América. — 2º) Que la citada Inspección General plantea a la vez la necesidad de utilizar los servicios de un instructor y un mecánico que serían proporcionados por la Fuerza Aérea de los Estados Unidos, por intermedio de la Misión Aérea en nuestro país de la que temporalmente pasarían a formar parte. — Considerando: 1º) Que la Fuerza Aérea tiene urgente necesidad de disponer de Helicópteros a los fines de instrucción primero y para los diversos y útiles usos de em-

— 81 —

pleo eventual que permite actualmente este moderno método de transporte aéreo. — 2º) Que la Inspección General de la Fuerza Aérea ha estado reuniendo información y realizando un detenido estudio sobre las posibilidades, dentro de las partidas y rubros presupuestales, de realizar la compra de Helicópteros habiendo llegado a la conclusión de que, la solución más económica y conveniente es adquirirlos por intermedio de la Fuerza Aérea de los Estados Unidos de América, de la marca y características antes citadas al precio unitario de U$S 40.000,00, debiendo agregarse U$S 15.000,00 para repuestos y accesorios y un 4 %, o sean U$S 3.800,00 para gastos de embalaje, seguro y flete, lo que hace un total de U$S 98.800,00, debiendo consignarse U$S 30.000,00 en la Tesorería de los Estados Unidos a fin de obtenerse la reserva de los dos Helicópteros de la referencia. — *El Consejo Nacional de Gobierno. Decreta:* Artículo 1º — Autorízase a la Inspección General de la Fuerza Aérea a incluir entre el material aeronáutico cuya compra está realizando con los fondos del rubro 3.15-04 del ítem 3.02 depositados en el Riggs National Bank, de Wáshington, dos Helicópteros nuevos, marca Bell-H-13, motor Franklin CV-4-200 C. 32 de 200 HP con capacidad para un piloto y dos pasajeros o dos enfermos en camilla a adquirirse por intermedio de la Fuerza Aérea de los Estados Unidos de América. — Artículo 2º — La referida Inspección General deberá consignar de los fondos de referencia en la Tesorería de los Estados Unidos la cantidad de U$S 30.000,00 para obtener de inmediato la reserva de los dos Helicópteros mencionados. — Artículo 3º — Autorízase igualmente a la Inspección General de la Fuerza Aérea a iniciar las gestiones correspondientes para integrar la Misión Aérea de los Estados Unidos, temporalmente, con un instructor y un mecánico de Helicópteros a pagarse con los fondos autorizados por la Ley que dispuso la contratación de dicha Misión Aérea. — Artículo 4º — Comuníquese, publíquese en el Boletín del Ministerio de Defensa Nacional y pase a la Contaduría General de la Nación. — Por el Consejo: MARTINEZ TRUEBA. — *General (R) Juan P. Ribas. — Eduardo Jiménez de Aréchaga.*

Decreto del Poder Ejecutivo Nº 23.801

bola), por lo que para saber si estaban volando centrados, se tenía que pegar con cinta adhesiva una brizna de lana a la mitad de la burbuja indicando hacia qué lado ésta se moviera, era la indicación de con qué pie corregir.

Otro detalle interesante de observar en el helicóptero H-13 es que, a diferencia de los que actualmente se diseñan, el piloto comandante volaba ubicado en el lado izquierdo.

Transcribimos el artículo que publicara el Tte. 2º Luis Duarte sobre las características de los Helicópteros Bell H-13G.

Nuevo material de vuelo para nuestra Fuerza Aérea

HELICOPTEROS BELL TIPO H-13G

Han sido incorporados al efectivo de los elementos de vuelo de la Fuerza Aérea, dos helicópteros de tipo H-13G, adquiridos en los EE. UU., fabricados por la Bell Aircraft Corporation.

Dichos helicópteros han sido diseñados para desempeñar las siguientes funciones estáticas: observación, reconocimiento, rescate y demás misiones de propósito general, como enlace, transporte de material y de personal y entrenamiento.

El helicóptero H-13G es monomotor, con un rotor principal horizontal de dos palas y un motor controlable de dos palas de cola.

Su cabina es de una sola pieza, de plástico transparente. Básicamente, el H-13G es triplaza, pero como está dotado de doble comando, su tripulación es de sólo dos personas.

Su tren de aterrizaje es del tipo ski, lo que le permite operar desde terrenos que resultan inapropiados para trenes de aterrizaje de ruedas.

Está dotado con un motor Franklin, Tipo 0-335- 5, de seis cilindros opuestos refrigerado por aire, teniendo una relación de compresión de 9:1. La potencia que desarrolla es de 200 HP a 3.100 RPM al nivel del mar. El motor se encuentra ubicado en el cuerpo del helicóptero, en la línea central del mástil del rotor principal.

El rotor principal es horizontal, del tipo universal, de dos palas, semi-rígido, de paso variable. El rotor de cola, se halla en la parte posterior derecha de la extensión de cola y es accionado por un eje trasmisor.

El sistema de aceite consiste de: depósito que está constituido por el cárter del motor, bomba de presión, válvula de alivio, refrigerador de aceite y válvula termostática.

El sistema de combustible consiste de dos tanques, llave de

control, filtro de combustible, carburador, trasmisor de cantidad de combustible e indicador de cantidad de combustible. El flujo de la nafta se produce por gravedad.

El instrumental está constituido por: indicador de temperatura del carburador, velocímetro, altímetro, indicador de nivel de combustible, amperímetro, indicador de temperatura de cabeza de cilindros, indicador de presión y temperatura de aceite, indicador de presión del múltiple y taquímetro doble.

Los controles de vuelo permiten efectuar completo control direccional del helicóptero. El movimiento del bastón es trasmitido a la maza del rotor principal provocando de ese modo su inclinación en la dirección del movimiento efectuado.

Si bien en helicópteros H-13 de modelos anteriores al "G", no era requerido el uso de un estabilizador horizontal, en éste es usado un elevador sincronizado con los controles del rotor de cola.

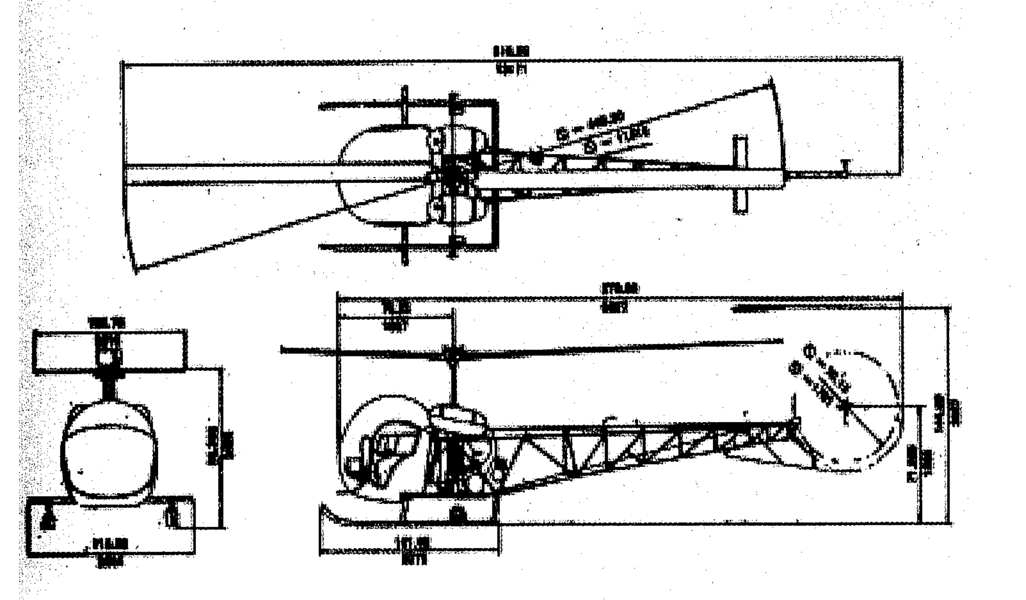
El control de paso del rotor principal trasmite el movimiento al mecanismo de cambio de paso. De este modo, el helicóptero puede ascender, descender o permanecer a una altura fija.

Los pedales de control del rotor de cola, están conectados por medio de cables al mecanismo de cambio de paso. Este sistema permite el medio de contrarrestar el efecto torsión del rotor principal y mantener el control direccional.

El sistema eléctrico es del tipo de conductor simple, usando la estructura del helicóptero como masa o línea de retorno y consta de: baterías de 24 volts, generador, regulador de voltaje, relés, etc.

Las comunicaciones se efectúan por medio de un equipo ARC-12, de VHF, el que permite mantener comunicación en doble sentido, con un alcance de hasta 100 millas, dependiendo de la altitud y las condiciones climatéricas.

El equipo auxiliar incluye dos camillas cubiertas que se instalan asegurándolas en los tubos transversales de la estructura de



BELL-47
SIOUX

CARACTERISTICAS

Motor	Franklin 6 VS-335, 225 CV.
Diám. rotor	11,3 m.
L. Fuselaje	9,6 "
Peso. V.	680 kg.
C.	1.130 "
Velocidad. C.	168 km/h.
Máx.	176 "
Radio	380 km.
Techo	7.000 m.

aterrizaje, para fines de rescate.

Dimensiones y Características Principales del H-13G

Diámetro del rotar horizontal 35ft ,1 1/2in.

Diámetro del rotor de cola 5ft, 8 1/2in.

Ancho (con rotor en posición longitudinal) 8ft. 5 37/64in.

Largo total 41ft.4 3/4in.

Capacidad de combustible 43 galones (gals.)

Capacidad de aceite 6 gals.

Pérdidas - No son aplicables.

Tirabuzones - No son aplicables.

Velocidad máxima permisible en picada 90 MPH.

Duración de vuelo (nivel del mar) 4.17 hs.

Alcance 180 millas.

Despegue salvando obstáculo de 50 a 0 pies.

Tiempo en trepar hasta 12.000 pie - 28.4 min.

Aterrizaje salvando obstáculo de 50 pies con motor - Peso 2.150 libras (lbs.) - 0 pies

Aterrizaje salvando obstáculo de 50 pies sin motor - Peso 2.150 lbs. - 185 pies

Máximas RPM del motor - 3.100.

RPM del rotor en vuelo - 344 a 360.



Armado de los Helicópteros.

2. Arribo de Helicópteros e Instructores

Los helicópteros fueron embarcados en la ciudad de Houston, Texas, el 3 de mayo de 1955 en el vapor "Del Valle", de la empresa naviera Delta Line. Se encontraban desarmados y dispuestos en cuatro cajas de madera.

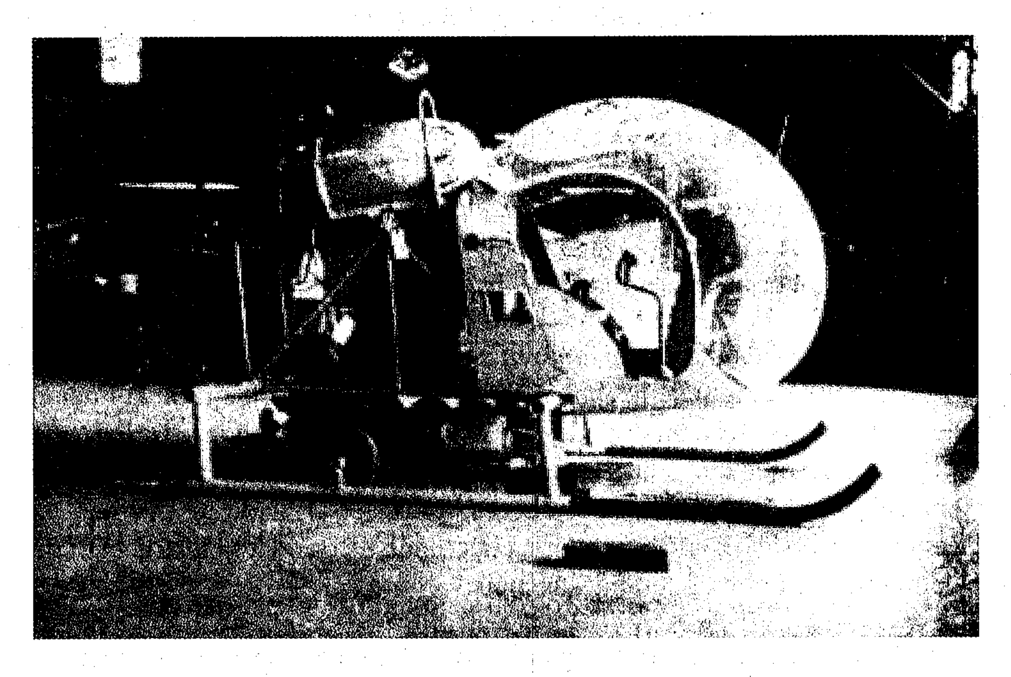
Arribaron al puerto de Montevideo el 6 de junio y el Jefe de la Oficina del Despacho de Aduana los entregó a la Inspección General de la Fuerza Aérea el día 10 de ese mismo mes. El 20 de junio se le envía un telegrama al Agregado Aéreo en EEUU, informándole del arribo de los helicópteros y expresándole que a partir de la fecha, podía ser enviado al Uruguay el personal norteamericano que estaría encargado de brindar la instrucción de vuelo y mantenimiento, en nuestro país.

Posteriormente fueron llegando en distintos embarques, durante los meses de junio, julio y agosto, el paquete de repuestos para dos años de

vuelo, adquirido con las aeronaves.

Por su parte, el 7 de julio arribaron al Aeropuerto de Carrasco el Cap. USAF Robert C. Christie y el Sgt. USAF Norman S. Ray respectivamente. Habían viajado desde los EEUU hasta la ciudad de Río de Janeiro en una aeronave del Servicio de Transporte Militar de aquél país y desde allí hasta Montevideo en una aeronave de la Fuerza Aérea Uruguaya, el C-47 matrícula No 511.

Apenas arribados al país los instructores, comenzó el armado de los H13-G, que vinieron equipados con comandos mecánicos de fricción. Al no contarse con herramientas especiales necesarias para la calibración de sus componentes principales (Reglaje de los amortiguadores de la barra estabilizadora, etc.), si bien algunas de ellas fueron confeccionadas en los Talleres (Trayectoria de las palas) las mismas fueron solicitadas urgentemente al Agregado Aéreo, las que adquiridas fueron enviadas de inmediato.



Armado de los Helicópteros.

CAPITULO V

Creación del Agrupamiento Provisorio de Búsqueda y Rescate

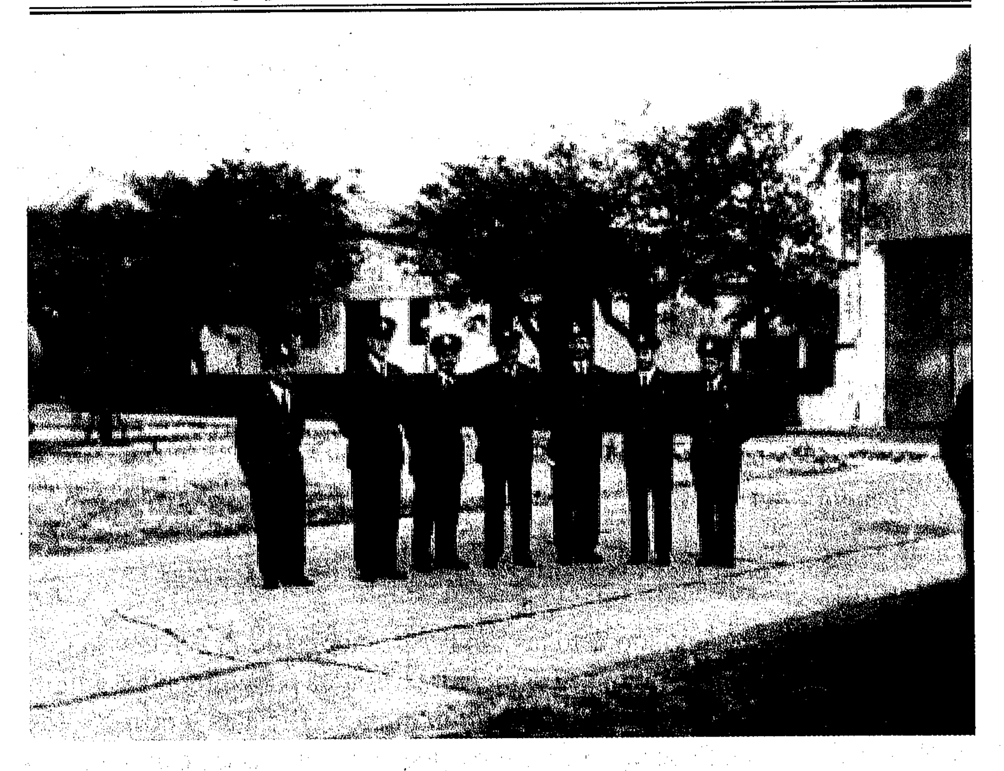
Selección de Postulantes y comienzo de los Cursos

Al telegrama enviado a todas las reparticiones de la Fuerza Aérea, llamando a Oficiales y Personal Técnico, interesados para integrar la futura agrupación de helicópteros, se presentaron quince Oficiales y otros tantos de Personal Técnico Especialista, siendo seleccionados seis Oficiales y cinco Técnicos especialistas notificándolos por telegrama múltiple No 108/55.

Posteriormente, el JEMGFA dispone por Oficio la presentación del Personal seleccionado, el 13 de julio, a las 08:00 hs. en la Dirección General de Talleres, Almacenes Generales y Servicios (DGTAGyS).

El Personal designado seleccionado entre todas las reparticiones de la Fuerza Aérea, lo fueron, el Cap. José Cardozo prestaba Servicios en la Brigada Aérea N° 2, el Cap. Walter Machado lo hacía en la propia DGTAGyS, el Tte.2o Roberto Meyer en la Escuela Técnica de Aeronáutica, el Tte.2o Alfredo Sosa en la Escuela Militar de Aeronáutica, el Tte.2o César Viera en la IGFA, el Alf. Júpiter Pérez en la DGTAGyS, y los Cbos. Aníbal López, Rúben Da Silva y Rúben Da Silva en la DGTAGyS, el Cbo. Benito Sánchez en la EMA, el Cbo. Walfan López y el Sdo. Hermógenes Silveira en la Brigada Aérea N° 1.

Ese día se presentaron, a excepción del Jefe del Agrupamiento Cap. Cardozo, quien se presentó al día siguiente, el 14 de julio, debido a que se



El Capt. USARMY R. Christie con los oficiales del Agrupamiento.

encontraba con parte de enfermo.

El Capt. USAF Robert C. Christie era veterano de la Segunda Guerra Mundial, habiendo sido derribado durante una incursión de bombardeo sobre Europa. También fue veterano de la Guerra de Corea donde ya se había desempeñado como piloto de helicóptero.

El Agrupamiento Provisorio pasaba a depender, administrativa, disciplinaria y técnicamente del Director General de los Talleres, Almacenes Generales y Servicios, Cnel. Pedro iglesias.

Los cursos se realizarían enteramente en el Aeródromo Cap. Boiso Lanza. El curso de pilotaje constaba de una fase teórica y otra fase práctica de vuelo. La fase teórica estaba conformada por las materias tradicionales de todo curso de vuelo tales como, mecánica, sistemas, a la cual se le

agregaban como novedosas las materias: Aerodinámica, pero aplicada a las alas rotativas, sistema rotor, tren de potencia, etc., comenzando ese mismo día los cursos teóricos de pilotaje y de mantenimiento.

Previamente, el Sgt. Norman Ray , en los Talleres de la Unidad a cargo del May TEA José Rígoli, y también con personal a su cargo comenzaron las tareas del armado de los helicópteros, el BR 002 primero, el que se termina el día 19, días antes del comienzo de los cursos.

Durante todo el desarrollo del curso, la mayoría de alumnos e instructores, tuvieron que sortear un gran inconveniente como fue el simple hecho de que ni el Capt. Christie ni el Sgt. Ray hablaban castellano.

Durante toda la fase teórica, el Tte.1° Alfredo Sosa, quien hablaba el idioma inglés, tradujo el Manual de vuelo en helicópteros y prestándose para hacer las veces de traductor en los cursos de pilotaje y mantenimiento tarea que fuera desarrollada y compartida por el Tte. 2° Roberto Meyer, quien también hablaba el inglés, y realizó la traducción al español del Manual de Aerodinámica para los Helicópteros así como Capítulos enteros y temas específicos del Manual de Mantenimiento en manuales editados personalmente por él, a mimeógrafo luego de escribirlos a máquina.

Todos los dibujos del Manual de Aerodinámica fueron realizados por la Sra. Dora Salvatierra, esposa del Tte.2° Roberto Meyer.

Cuando finalmente se finalizó la tarea de armado de los helicópteros y llegó el momento de la primera puesta en marcha, se reunió gran cantidad de personas alrededor de la nueva "vedette".

Todas las ilusiones y expectativas que tenían en la nueva adquisición se diluyeron rápidamente. Tras varios intentos sin fortuna para la puesta en marcha del motor, abandonaron la tarea y con gran preocupación se dirigieron a los manuales para lograr resolver esta situación. Se realizaron consultas a todos los textos que se poseían, a otros mecánicos en motores recíprocos, hasta se enviaron telegramas a la propia fábrica Bell, pero no se obtenía la respuesta deseada.

En un nuevo intento para ponerlo en marcha, uno de los mecánicos

que miraba de lejos cómo discurría el inconveniente, se le ocurrió acercarse a la escena y escudriñar el tubo escape del motor.

El citado mecánico llamado Sgto. Félix Martínez, apodado cariñosamente "Patoruzú", si bien dependía de la División Talleres, no formaba parte del Agrupamiento, era sólo uno más de los presentes interesados por la nueva aeronave. Una vez que observó el escape, en tono de sorna dejó escapar el comentario. Tan simple como eso resultó la solución. La salida del escape estaba aún tapada con el sello de protección que la fábrica normalmente colocaba para evitar posible salinización en el motor debido al transporte marítimo de los mismos hasta su destino. Apenas la pieza fue removida y vuelta a colocar los ductos de escape del motor, arrancó al primer intento. Luego comienza el armado del segundo de los helicópteros.

Esa primera semana discurrió entre clases teóricas y la finalización del armado del primer helicóptero, con algunas puestas en marcha incluidas. El comienzo de la semana siguiente le depararía a las noveles aeronaves, instructores y alumnos una actividad no prevista, pero holgadamente relevante y donde ya en forma precoz, se pudo comprobar la operatividad y eficacia en la respuesta que un helicóptero es capaz de brindar en situaciones de emergencia, búsqueda y rescate.

CAPITULO VI

Primer Rescate Efectuado por un Helicóptero de la Fuerza Aérea Uruguaya

En la madrugada del martes 19 de julio de 1955, se recibe un llamado de emergencia debido a un accidente de un ómnibus de transporte de pasajeros de la hoy desaparecida empresa Organización Nacional De Autobuses (ONDA).

Todo se había originado en la noche del lunes, cuando una excursión conformada por cuatro ómnibus, regresaba de un viaje a la ciudad de Rivera con pasajeros en su mayoría empleados de la tienda Aliverti S.A, empleados del Banco Comercial, familiares y otros, quienes habían aprovechado el fin de semana largo del lunes 18 de julio.

Debido a las intensas lluvias que se estaban registrando durante el retorno, los choferes de los vehículos tenían opiniones diversas sobre qué punto sería el apropiado para cruzar el río Santa Lucía y finalmente en una parada que realizaron en la ciudad de Durazno, decidieron regresar por caminos diferentes. Dos de ellos hicieron el cruce por Paso Pache, y los otros dos decidieron hacer un rodeo por la Ruta 6 y cruzar el río a la altura de San Ramón.

El primer vehículo llevó unos minutos de adelanto con respecto al segundo.

Cuando llegó al puente en las inmediaciones de San Ramón, se percató



que el agua cubría su pavimento. Las autoridades locales, en vistas del caudal de agua sobre el puente, habían colocado previamente unas cadenas cerrando el acceso, para impedir el cruce por el puente en esa situación. Cuando el ómnibus arribó a la cabecera del puente, el agua cubría las cadenas, por lo que el primer chofer no las advirtió, rompió las cadenas y pasó al otro lado.

El segundo chofer, teniendo las luces traseras del primer ómnibus como guía, intentó también el cruce, pero con tan mala suerte que cuando se encontraba aproximadamente a la mitad del recorrido, una de las ruedas delanteras cayó fuera de la calzada del puente. Se trataba del vehículo matrícula 216 bautizado "Centella".

En esos momentos eran aproximadamente las 21:00 hs. Ninguno de los pasajeros intuyó el grave peligro que los amenazaba, convencidos que los auxilios no tardarían.

Los primeros medios desplegados fueron del Cuerpo de Bomberos y efectivos del Ejército Nacional, quienes instalaron potentes reflectores para Al principio, los botes llevados al lugar eran muy grandes, resultando

imprácticos, luego se llevaron chalupas más manejables y apropiadas para la situación.

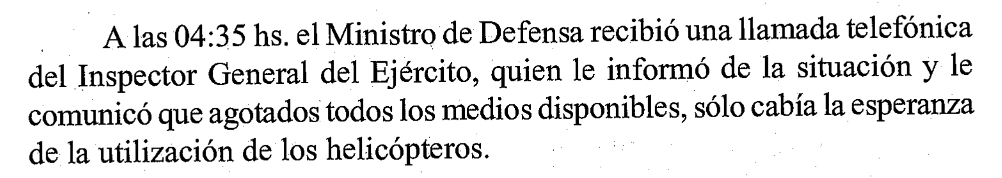
Al día siguiente comienzan las tareas para tratar de recuperar el vehículo de la empresa ONDA

Al comienzo de la operación llegaron dos particulares con un bote a remos con el que recataron dos personas. El resto de los pasajeros renuncia a la improvisada ayuda, convencidos que nada habría de pasarles hasta que llegara el salvamento oficial.

Con unas de las chalupas, el personal de bomberos logró rescatar en varios viajes a 12 personas, hasta que en un determinado, momento, debido al esfuerzo a que es sometido, se estropeó el motor y el bote, ya sin gobierno, se da vuelta.



Ómnibus de la empresa ONDA en aguas del Río Santa Lucía



A las 04:35 hs. el Ministro de Defensa recibió una llamada telefónica del Inspector General del Ejército, quien le informó de la situación y le comunicó que agotados todos los medios disponibles, sólo cabía la esperanza de la utilización de los helicópteros.

Cabe destacar que recién se había comenzado con la fase teórica del curso de vuelo y que el helicóptero recién armado, había realizado algunas puestas en marcha a modo de somera comprobación.

Aproximadamente a las 05:00 hs. el Inspector General de la Fuerza Aérea se comunica telefónicamente con la Dirección General de Almacenes, Talleres Generales y Servicios (DGATGyS), al Cnel. Pedro O. Iglesias, disponiendo se tomaran todas las medidas posibles y necesarias empleando las alas rotativas en el apoyo de la situación presentada. De inmediato el Director envió al Sub Director, Tte. Cnel. Alfredo Lamela, quien por otra parte dominaba perfectamente el idioma inglés, al domicilio del Cap. Christie y el Sgt. Ray, para consultarles si era posible contar con la cooperación de ambos y de esta manera poder cumplir con la misión solicitada en el accidente ocurrido.

Apenas expuesta la crítica situación, inmediatamente manifestaron los instructores su aprobación para brindar su experiencia y participar de la difícil misión, por la falta de equipamiento de rescate.

La noche se presentaba muy desfavorable, con techos bajos, visibilidad limitada, vientos arrachados y lloviznas persistentes, por lo cual la salida del helicóptero se ve demorada.

A las 05:50 hs. la violencia del agua hace que el ómnibus rompa el murete de contención del puente y es arrastrado río abajo. Con los medios de salvataje con que se contaba, botes, chalupas, cables de acero, salvavidas y con actos valerosos de arrojo y solidaridad con el prójimo, se pudieron rescatar a unas 14 personas, pero quedaron más de 20 atrapadas dentro. Algunas de estas personas lograron escapar por las ventanillas del ómnibus, que poco a poco se iba inundando, lanzándose al agua, pero fueron también arrastradas por el río, quedando a merced de la corriente. No obstante, algunas de ellas pudieron aferrarse a los árboles de los cuales sólo asomaban

las copas fuera del agua.

Aproximadamente a las 06:20 hs. se hicieron presentes en el Aeródromo Cap. Boiso Lanza, el Tte. Cnel. Alfredo Lamela con los instructores norteamericanos, poniéndose a trabajar en el helicóptero sin demora.

El único que tenían experiencia real en búsqueda y rescate en nuestro País lo era el Capt. Robert Christie por lo que basado, en sus conocimientos y ayudados por el Tte.Cnel. Lamela logran improvisar algunos elementos de salvataje de emergencia.

Luego de efectuar la inspección pre-vuelo y medidas de seguridad, a las 07:30 hs., el Capt. Christie, a modo de vuelo de prueba, realiza el primer vuelo en el BR-002, siendo este el primer vuelo de helicóptero en el País.

Se debe necesariamente hacer mención que en realidad fue éste el primer vuelo. Si bien no se habían podido realizar aún los vuelos de comprobación mandatorios antes de cualquier operación y debido a la situación que se vivía el Instructor consideró aceptable el desempeño de la aeronave luego del vuelo de prueba.

Luego con el Tte. Cnel. Lamela, parten hacia San Ramón, a la hora 07:40.

A pesar de que el citado Sr. Oficial no estuviera asignado al Curso de Helicópteros, existen diversas razones por las cuales fuera él quien acompañara al Cap. Christie en esta misión. Además de haber trasladado a la tripulación era el único presente en la unidad en ese momento, y tenía el aplomo y el criterio necesarios que ante la falta de experiencia, la antigüedad puede brindar y poseía un amplio dominio del idioma inglés, fundamental para realizar los enlaces entre las personas que estuvieran dirigiendo el rescate y el Cap. Christie.

Arriban al lugar aproximadamente a las 08:30 y aterriza en la pista de obstáculos del Regimiento de Artillería N° 4 de la ciudad de San Ramón. Luego de intercambiar rápidamente impresiones con las autoridades que

estaban dirigiendo el rescate, despega nuevamente y se dirige hacia la zona para realizar una apreciación de situación. A los pocos minutos aterriza nuevamente

El helicóptero no poseía grúa de rescate, no obstante lo cual, el Capt. Christie solicita una soga y un peso para colgarle en el extremo inferior y de esta manera evitar que el viento impidiera la maniobra.

Es así que se improvisa un punto de anclaje en la estructura del helicóptero, desde el cual se le cuelga la soga para poder izar a las posibles víctimas. Inmediatamente se inicia el sobrevuelo en una frenética búsqueda por posibles sobrevivientes flotando en el agua.

Al momento de iniciada la búsqueda logran divisar al oficial de Bomberos, Tte. Juan López Blanquet, asido a la copa de unos árboles, quien había colaborado desde las primeras horas con las tareas de salvataje, hasta ser arrastrado por la violencia de las aguas.

Desde el helicóptero se lanza la cuerda que es tomada por el oficial y ajustada a la cintura. El helicóptero lo eleva y lo lleva directamente al cuartel del Ejército para ser atendido por los Servicios Sanitarios.

El helicóptero regresa inmediatamente para continuar la tarea de rescate. Al iniciar nuevamente la búsqueda, se divisa en la margen derecha del río, en un grupo de árboles a otra persona asida a sus copas. Se realiza nuevamente la maniobra sobre el entumecido pasajero, llamado Domingo Marcenaro de 22 años, pero debido al frío en sus miembros y a la fatiga acumulada, no logra mantenerse colgando, por lo que se suelta, debiendo una vez más el piloto posicionarse sobre el sobreviviente para que éste tomara la cuerda.

En esta ocasión, sí logra elevar a la víctima. Como pudo advertir el piloto la situación en que se encontraba el sobreviviente, no lo sometió al viaje suspendido de la soga, sino que aterrizó el helicóptero a un costado de la margen, y subió al infortunado pasajero a la cabina, trasladándolo posteriormente en vuelo hacia los Servicios Sanitarios del cuartel.

La Fuerza Aérea también envió al lugar, el C-47 matrícula 510

tripulado por el Cap. A. Bonelli como Piloto, Tte.1o A. González como Copiloto, Sgto. W. Contreras como Radiotelegrafista, Sdo. A. Gutiérrez como Mecánico y un equipo de lanzamiento de botes salvavidas. La misión de esta aeronave fue la de cumplir con la función de observador aéreo, apoyar en las tareas de búsqueda transmitiendo al helicóptero los avistamientos de probables sobrevivientes y eventualmente lanzar botes salvavidas.

Debido a las malas condiciones meteorológicas reinantes, llovizna, bruma, visibilidad limitada, techos bajos, etc., el C-47 se ve forzado a realizar todos sus padrones de búsqueda a un máximo de 30 m de altura. En uno de los pasajes sobre la zona y estando el helicóptero aterrizado en el Regimiento, el C-47 deja caer un mensaje lastrados, indicándole al piloto del helicóptero la posición de otro posible sobreviviente.

Inmediatamente despega el helicóptero hacia el lugar indicado, para rescatar a una tercera víctima, la cual se encontraba inmersa en el agua y asida a un alambrado. Este tercer sobreviviente llamado Wenceslao Páez Chese, tenía de 54 años de edad. Esta vez la víctima se encontraba en estado crítico ya que se habían sumado varios factores tales como la propia edad, fatiga, entumecimiento de los miembros, frío acumulado, etc. El piloto tuvo que realizar varias maniobras, ya que el pasajero no lograba asirse a la cuerda con la suficiente fuerza como para ser izado. Una vez en la margen del río, es subido también a la cabina y trasladado al cuartel.

Mientras tanto el C-47 continuaba con sus vuelos de reconocimiento y alrededor de las 11:00 hs., nuevamente realiza un pasaje en la vertical de la pista de obstáculos lanzando otro mensaje lastrado.

Esta vez informó de una persona que se encontraba aislada en un terreno alto y rodeado por la crecida de las aguas. A pesar de no estar relacionado este hecho con el accidente que los ocupaba, rápidamente el helicóptero se dirigió hacia la zona, evacuando a la persona aislada, quién resultó ser un peón de estancia llamado Servando Núñez de 50 años, que al verse sorpresivamente rodeado por la creciente de las aguas, se trepó a un árbol viéndose obligado a mantener esa posición por espacio de 14 horas continuas. A las 13:30 hs. se suspende la búsqueda, regresando el helicóptero

al Aeródromo Boiso Lanza donde aterriza a las 14:00 hs.

Posteriormente, luego de efectuadas las inspecciones post y pre-vuelo correspondientes y de acuerdo a las órdenes recibidas, el helicóptero despegó nuevamente a las 15:30hs con el Cap. Christie y el Tte. Cnel. Lamela para San Ramón. Una vez en el Regimiento, se les informó que había tres familias aisladas por la creciente de las aguas. El helicóptero despegó hacia los lugares indicados con la misión de evacuar a las personas aisladas, pero luego de aterrizar en cada uno de las ubicaciones, obtuvo la negativa de los integrantes para abandonar sus domicilios. Ante estas circunstancias el helicóptero regresó al Regimiento y a las 17:30 hs. se dan por concluidas las operaciones para esa jornada. El helicóptero quedó amarrado y bajo custodia militar en el predio del Regimiento y sus tripulantes regresaron a Montevideo vía terrestre.

Al día siguiente en horas de la tarde partió una comisión vía terrestre hacia San Ramón integrada por el Tte. 2° A. Sosa, Cap. Christie, Sgto. Ray, mecánico y los materiales necesarios para efectuar la inspección y el reabastecimiento del helicóptero. Una vez arribados a San Ramón, la comisión se puso a órdenes del Comando del Regimiento para llevar a cabo las misiones de rescate que se dispusieran, hasta darse por concluidas las actuaciones en este accidente. En esa jornada no se presentó situación que ameritara el uso del helicóptero, por lo que se dispuso que los oficiales y el Sgt. Ray se alojaran en un hotel de la ciudad y que el personal subalterno nacional hiciera lo propio en las dependencias del Regimiento.

A primera hora del día siguiente, nuevamente la comisión se puso a órdenes de las autoridades que dirigían las operaciones de rescate, pero al no producirse requerimiento alguno para el empleo del helicóptero, desde el Aeródromo Cap. Boiso Lanza se impartió la orden de regreso, aterrizando en éste a las 14:50 hs.

Al termino de las actuaciones, el helicóptero había rescatado a cuatro personas, tres víctimas del accidente, una de las cuales era Oficial de Bomberos y dos pasajeros del ómnibus, y una cuarta persona, ajena al accidente, pero que debido a las crecientes, se vio forzada a mantenerse

trepada a un árbol por espacio de largas horas.

El Consejo Nacional de Gobierno en cesión celebrada el viernes 29 de julio, resuelve otorgar distinciones y reconocimientos a quienes prestaron sus valerosos servicios en las tareas de salvataje del accidente de San Ramón, entre ellos al Cap. Robert Christie, confiriéndole una medalla de oro. También se pone en conocimiento del Departamento de Estado de los EE.UU., todo lo relativo a las destacadísimas actuaciones del mencionado oficial.

Años más tarde, el Piloto al mando del C-47 507 entonces Capitán, hoy Coronel (Av.) Dn. Atilio Bonelli, escribe un artículo sobre dicho acontecimiento, que a continuación transcribimos, que refleja e interpreta el sentir de los transportistas de nuestra Fuerza Aérea que actuaron en su apoyo.

Hecho Histórico
El Salvataje de San Ramón
Visto desde el punto de vista de los transportístas

El 19 de julio de 1955 había amanecido con techos bajos de 00 a 30 a 95 mts. de visibilidad menos de 1000 mts. con tormentas y lluvias debido a una depresión frontal del orden de los 1009.5 milibares (hoy hectopascales), proveniente del SSW. Estacionado sobre el Río de la Plata, el área de tormenta abarcaba desde Mar del Plata, pasando por Buenos Aires y cubriendo la totalidad de nuestro territorio y tenía a todos los aeródromos de la zona cerrados por nieblas, techos bajos y visibilidades del orden de los 500 mts.

Carrasco estaba cerrado a toda operación y para poder decolar se debió establecer que era una operación militar y de salvataje, pese a ello la torre negó el consentimiento y la aprobación del plan de vuelo y el piloto tuvo que decir la frase de rigor de que se decolaba bajo su absoluta responsabilidad y se estaba en conocimiento de las condiciones atmosféricas reinantes y que el único aeropuerto de la zona operable, era el de Porto Alegre, que se dio como alternado.

El "forecast" amenazaba con la formación de una oclusión por el choque frontal de un frente frío con uno caliente que, proviniendo del norte argentino y sur brasileño, empeorarían aún más las condiciones de nuestro aeropuerto, produciendo una situación atmosférica tan mala que los viejos pilotos de mis principios de aviador, refregándose las manos, hubieran dicho: ¡Nubes bajas, aviadores a las barajas!

Para entrar en ambiente debemos recordar que:

1° Esa maravilla de "weatber" había producido inundaciones, aludes, tápadas de puentes y cierre de carreteras.

2° En la madrugada del día anterior un ómnibus proveniente del norte intentó pasar sobre el puente de San Ramón siendo sorprendido por la correntada, quedó primero en el medio del puente, después se ladeó, y por último quedó colgando para al fin, precipitarse a las aguas con un importante número de pasajeros.

La situación era tan difícil y grave que todo intento de rescate fue vano. Es entonces que intervienen nuestros colegas marinos que demostrando arrojo y conocimientos traen un bote de mar y no de río, lo echan al agua, se suben y el bote se da vuelta y entonces la situación se volvió trágica: pasajeros del ómnibus, algunos bomberos y la tripulación del bote, quedaron a merced de la corriente y muchos sujetados a árboles.

3° Días atrás, habían llegado desarmados los dos helicópteros que había adquirido nuestra aviación y con ellos el Capt. USAF Robert Christie,

Piloto rescatista, y el Sargento Técnico USAF Norman Ray. El Capt. Christie había sido piloto de bombardero en la guerra recién terminada y, angustiado por las víctimas inocentes que habría matado, pidió pase a helicópteros y se dedicó a salvar vidas. Lamentablemente esta persona perdió la vida en función de servicio.

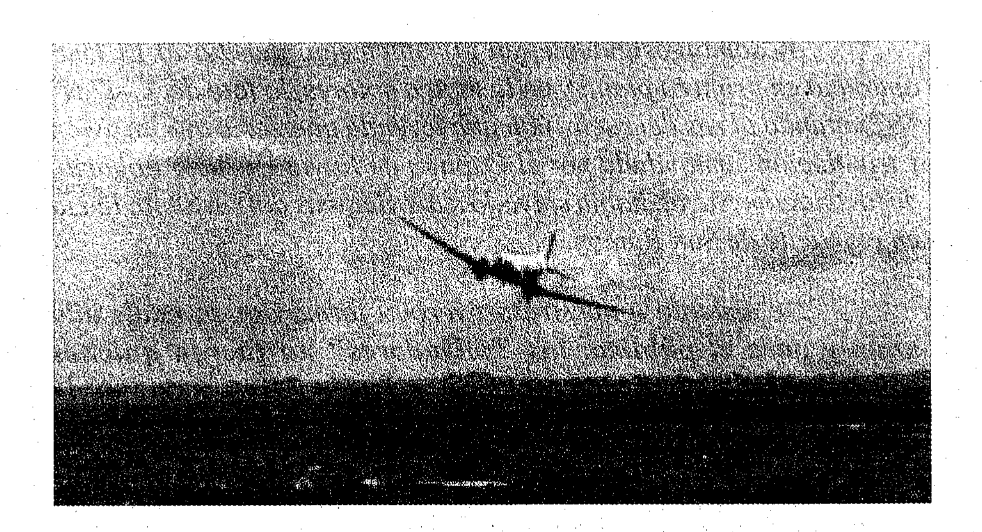
Enterado del panorama antes descrito, teniendo el primer

aparato semiarmado, solicita al Comando para actuar y con mecánicos suyos y del Servicio de Mantenimiento a la sazón en Mendoza, terminan avanzada la noche, su puesta en Servicio. En una chata se trasladan a San Ramón, descargan el aparato y amaneciendo se apronta a volar, lo acompañaba el entonces Cap. (P.A.M.) Alfredo Lamela que además de Piloto era egresado de IMAITI, destacándose por su correcto manejo del inglés.

El mando dispuso que el C-47 N° 507 sobrevolara esa zona para apoyo y como adelantado, buscara víctimas y se le señalaran al piloto las ubicaciones.

Se nombró entonces la tripulación que estuvo constituida por el Tte. 1° (P.A.M.) Américo González como Copiloto, el Sub Oficial Luís Gibiaqui como Radio y el Cabo Roberto Banegas como Mecánico, hoy ingeniero de vuelo. Podemos asegurar que las maldiciones no eran chicas, pero pusieron buena cara y así llegaron al lugar, volando a la altura de los árboles.

Cuando se quiso entrar en enlace, se comprobó que los VHF



C-47 N° 510 al mando del Cap. A. Bonelli

de los dos aviones tenían cristales diferentes y no se comunicaban. Como recurso, se usaron los ceniceros de los asientos del avión y se tiraban como partes lanzados, diciendo el rumbo y distancia aproximada, hacia una persona colgada de las ramas de un árbol.

Cuando se limpió el lugar, se avisó a la Base que se intentaba regresar a lo que, también por radio, se le ordenó al avión sobrevolar el puente sobre la ruta Montevideo-Colonia donde había un gaucho a caballo que no podía salir y que nos quedáramos sobrevolando, para levantarle la moral.

El Jefe de Base pensaba que el avión estaba de paseo. Por el mismo medio, telegrafía, se le contestó que salvo caso de vida o muerte se regresaba a Carrasco y que como era muy peligroso mantener el VFR, se volvía en IFR. Se aterrizó con un techo muy bajo. Si no se hubiera podido hacer, quedaba un remanente de 3.2 hrs. de vuelo, con lo que la cosa se pondría peor aún al dirigirse al alternado PPA.

4° Como fin de fiesta al piloto lo observaron por no mantenerse sobrevolando el segundo puente.

Al domingosiguiente, en el suplemento del diario El Día, apareció en primera plana y en la tapa a colores, la foto del C-47 N° 507 volando al ras del suelo, con una leyenda que decía que un avión y tripulación comandada por el Capitán de Navío Horacio Bogarín, de la Aviación Naval, había salvado a las víctimas del río Santa Lucía en el puente de San Ramón.

De acuerdo a nuestra proverbial forma de ser, ***nadie dijo nada y para el público, los "salvadores" no fueron quienes comandaban los helicópteros de la Aviación Militar, sino de la Marina...***

Podemos asegurar que el "Chiquito" GONZÁLEZ, el "Cafício" GIBlAQUl y el "Pato" BANEGA quedaron muy felices y emocionados, de igual forma que la gente de HELICÓPTEROS.

Esta es la primera misión que los heroicos tripulantes de helicópteros cumplieron en el país. Y fue con la colaboración de los transportistas, a quienes por aquellos tiempos se los llamaba "rosqueros" porque siempre agarraban las buenas y estaban permanentemente viajando fuera del país, con cielos azules y suculentos diez dólares por tripulante para comer, divertirse y pagar un hotel mediano, que costaba alrededor de U$S 30,00.

El resto de la historia consta en los anales de la tradición, que con sudor y sangre se escribe en la "Unidad de Helicópteros".

CAPITULO VII

Presentación y Exhibición de los Helicópteros

Este acontecimiento y la participación de la Fuerza Aérea mediante el empleo de la nueva aeronave adquirida resultaron de gran interés para la sociedad y la prensa oral y escrita en general.

Debido a esto, la Inspección General decidió poner en conocimiento de los medios, las principales características de las aeronaves, los cursos de vuelo que en ese momento se estaban brindando y los programas de trabajo con los pilotos designados que el instructor norteamericano había confeccionado.

Es entonces que con el objetivo de difundir las extraordinarias capacidades de los helicópteros recientemente incorporados a la Fuerza Aérea, se invitó a la prensa oral y escrita, a una presentación, exhibición y posterior demostración del Agrupamiento Provisorio de Búsqueda y Rescate en el Aeródromo Cap. Boiso Lanza, el 22 de julio a las 15:00 hs. por parte del Instructor Cap. USAF Robert Christie y del Jefe de Estado Mayor, Cnel. Gualberto Trelles.



LOS HELICOPTEROS ADQUIRIDOS POR NUESTRA FUERZA AEREA SE HALLAN PRACTICAMENTE EN CONDICIONES DE PRESTAR SERVICIOS

Artículo publicado en el diario "El Día".

CAPITULO VIII

El Agrupamiento Provisorio de Búsqueda y Rescate

El 21 de julio comenzó la fase práctica de vuelo, iniciando el Instructor sus lecciones con la totalidad de los alumnos. Estaban todos muy entusiasmados con la novedosa aeronave.

La adaptación a las nuevas características de vuelo no les resultó muy compleja debido a que todos ellos poseían, para ese entonces, una vasta experiencia en otros tipos de aeronaves, ya fueran monoplanos, biplanos, monomotores, bimotores, etc. Pero en cambio, sí se intensificaba el inconveniente idiomático en vuelo, ya que solo volaban de a dos a la vez, alumno e instructor y no existía la posibilidad de un tercero que auspiciara de traductor. Poniendo en juego todo el ingenio y ayudándose de pocas palabras, lograban sacarle el máximo de beneficio a la lección. Pero de cualquier manera se apreciaban diferencias con respecto al desarrollo del curso entre aquellos que dominaban el idioma inglés de los que no lo hacían.

A pesar de las diferencias jerárquicas entre los oficiales, siempre se caracterizó por ser un grupo muy unido y homogéneo. Era común el intercambio de impresiones y experiencias de vuelo obtenidas en cada lección, intentando transmitirse entre todos la destreza que cada cual iba acumulando.

También en el transcurso de esos días uno de los técnicos especialistas integrantes del Agrupamiento, el Cbo. Benito Sánchez, solicita ser separado del curso por el motivo de residir en la ciudad de Pando, ya que el diario

traslado al Aeródromo Cap. Boiso Lanza, le ocasionaba muy comprensibles problemas de índole económico.

Luego, el 24 de julio en adhesión y con motivo de la inauguración de los Primeros Juegos Deportivos de las Fuerzas Armadas, en el Parque Central, concurre el Helicóptero BR-001 a efectuar una demostración de vuelo.

Era tripulado por el Cap. USAF Robert Christie y el Tte. 2° Alfredo Sosa y con gran pericia sobre el campo deportivo, usando el flujo del rotor principal del helicóptero para hacer rodar una pelota, convierte goles arrancando vítores y aplausos de los espectadores que presenciaran dicha demostración.

Al día siguiente, el 25 de julio de 1955, llega finalmente el gran momento de la Creación Oficial del Agrupamiento Provisorio de Búsqueda y Rescate, el cual perpetuará para siempre las concepciones visionarias de unos pocos que apostaron a la tecnología y se proyectaron al futuro en aras de este magnífico medio de empleo, como sin lugar a dudas, demostraron ser las alas rotativas.

La Orden de la Inspección General de la Fuerza Aérea N° 172, (Anexo B), constituye el AGRUPAMIENTO PROVISORIO DE BUSQUEDA Y RESCATE, con el siguiente Personal y material:

A) Pilotos Aviadores Militares

- Capitán José D. Cardozo Rose
- Capitán Walter Machado
- 2° Teniente Roberto F. Meyer
- 2° Teniente Alfredo Sosa Villazán
- 2° Teniente César W. Viera
- Alférez Tomás Júpiter Pérez Gómez

B) Personal Especialista

- Cabo (TEA) Benito Sánchez

- Cabo (TEA) Aníbal Walfan López González
- Cabo (TEA) Rubén Darío Da Silva Erarte
- Cabo (TEA) Cloris Da Silva Erarte
- Soldado (TEA) Esteban Hermógenes Silveira Sosa

C) Personal de Instructores
- Cap. USAF Robert C. Christie
- T/S USAF Norman S. Ray

D) Material
Bell H-13 G BR-001
Bell H-13 G BR-002

Se designa al Sr. Cap. José D. Cardozo como Jefe del Agrupamiento, estableciendo como sede provisoria del mismo el Aeródromo Militar "Cap. Boiso Lanza", con dependencia administrativa, disciplinaria y técnica del Señor Director General de Talleres, Almacenes Generales y Servicios.

Por Orden Interna Nº 1, el Jefe del Agrupamiento Provisorio designa los siguientes destinos internos:

- Jefe de la Sección Operaciones y Entrenamiento: Cap. Walter Machado
- Adjunto al Jefe de Operaciones y Entrenamiento: Alf. Júpiter Pérez
- Jefe de Aprovisionamiento y Mantenimiento: 2º Tte. Alfredo Sosa
- Adjunto al Jefe de Aprovisionamiento y Mantenimiento: 2º Tte. Roberto F. Meyer
- Jefe de Ayudantía, Personal y Administración: 2º Tte. César Viera
- Encargado de Personal: Cbo. Benito Sánchez

- Encargado del Helicóptero BR-001: Cbo Benito Sánchez

-Ayudantes: Cbo. Walfan López y Sdo. Esteban Silveira

- Encargado del Helicóptero BR-002: Cbo. Rúben Da Silva

- Ayudante: Cbo. Cloris Da Silva.

ORDEN DE LA INSPECCION GENERAL DE LA FUERZA AEREA N° 172.-

MONTEVIDEO, JULIO 25 DE 1955.-

PARA SU CUMPLIMIENTO Y DEMAS EFECTOS SE HACE SABER A LA FUERZA AEREA, LO SIGUIENTE:

AGRUPAMIENTO PROVISORIO DE BUSQUEDA Y RESCATE.-

Visto que esta Inspección General ha recibido dos helicópteros, elementos que constituirán la base material para la formación del GRUPO DE RESCATE, cuya organización se encuentra a estudio del Estado Mayor General de la Fuerza Aérea.

Resultando que es necesario reunir en una sola Unidad a los efectos de la instrucción el personal de Oficiales y Especialistas que constituirán el cuadro básico de la Organización;

Resultando que el estudio definitivo de la Organización del Grupo de Busqueda y Rescate y su creación deben ser sometidos a aprobación Superior;

Considerando lo establecido en los incisos b , y e del Art. [illegible] de la Ley N° 12.070 del 4-XII- 1953;

Considerando que esta Inspección General ha contratado un piloto Instructor de la Fuerza Aérea Americana y un Sargento Instructor de mecánicos, los que se encuentran ya en el país y en condiciones de iniciar su labor;

Considerando lo establecido en el inciso h del R)III del Art. 300 de la Ley Orgánica Militar N° 10.050 actualizada, aprobado por Decreto N° 12.822, inserto en el Boletín del Ministerio de Defensa Nacional N° 2551, de fecha 29 de diciembre de 1948 (página 72), el suscrito RESUELVE:

1°) Constitúyase el Agrupamiento Provisorio de Búsqueda y Rescate con el siguiente Personal y material:

a) Pilotos Aviadores Militares:
-Capitán José D. Cardozo Rosa.
- " Walter Machado.
-2° Tte. Roberto F. Meyer.
-" " Alfredo Sosa Villazán.
-" " César W. Viera.
-Alférez Tomás Júpiter Pérez Gómez.

b) Personal Especialista:
-Cabo (TEA) Benito Sánches.
- " " Anibal Walfan Lópes Gonsáles.
- " " Ruben Darío Da Silva Erarte.
-Sdo. " Esteban Hermógenes Silveira Rosa.
-Cabo " Gloria Da Silva Erarte.

c) Personal de Instructores:
-Cap. USAF Robert C. Chistie.
-T/S USAF Normal S. Ray.

d) Material:
Bell H-13 C ...001
" H-13 C ...002

2°) Pasen a prestar servicios en "comisión" a la Dirección General de Talleres Almacenes Generales y Servicios el personal de Oficiales y Especialistas detallados en los incisos a y b del apartado 1° de la presente resolución en un todo de acuerdo con lo establecido en el inciso b del R)III del Art. 300 de la Ley Orgánica Militar N° 10.050 actualizada.

3°) Desígnase al Señor Capitán P.A.M. don José D. Cardoso Rose Jefe del Agrupamiento Provisorio de Búsqueda y Rescate, quien tendrá para con el personal que lo constituye las atribuciones y responsabilidades que al efecto establece el Regla-

4°) Establécese como sede provisoria del Agrupamiento el Aeródromo Militar "Cap. Boiso Lanza", con dependencia administrativa, disciplinaria y técnica del Señor Director General de Talleres Almacenes Generales y Servicios.

5°) El personal de instructores recibirá las directivas para la instrucción, de esta Inspección General por el canal de comando representado por el Director de Talleres Almacenes Generales y Servicios.

6°) Queda autorizado el enlace directo entre los comandos los efectos de regularizar el trámite administrativo de la documentación correspondiente a este personal.

II.-<u>MUTACION</u>.-
Con fecha 1° de agosto a Soldado TEA, en la Dirección General de Talleres Almacenes Generales y Servicios al Soldado José Luis Moreira Facal procedente de la misma Unidad.

III.-<u>ARQUEO DE CAJA</u>.-
Desígnase el Señor Teniente 1° Oscar M. Zaiscsik para efectuar el Arqueo de Caja conjuntamente con el Señor Contador y Señor Tesorero.-

El Inspector General de la Fuerza Aérea.

General: [signature]
HERNAN S. BERU.

Orden de la Inspección General de la Fuerza Aérea creando el Agrupamiento Provisorio de Búsqueda y Recate

CAPITULO IX

El Curso de Vuelo Continúa

1. Algunos Contratiempos

Dada la circunstancia del inconveniente idiomático, otros factores técnicos de mantenimiento y el tiempo remanente que le quedaba para concluir su misión, el Cap. Christie informó al mando que no sería posible completar el curso de vuelo a los seis oficiales.

Luego del análisis correspondiente, se designó al Cap. Machado y Tte. Sosa para que recibieran el curso de piloto instructor, suspendiéndose hasta nueva orden, la actividad de vuelo de helicópteros para el Cap. Cardozo y el resto de los oficiales integrantes del Agrupamiento.

Además de los factores ya señalados, posteriormente surgirían otros inconvenientes. Cuando los helicópteros arribaron al país, hacía prácticamente un año que éstos se encontraban embalados. Durante ese período de tiempo, habían surgido en los helicópteros en servicio en los EE.UU, algunas deficiencias que a su vez fueron subsanadas por medio de Boletines de Servicio de Cumplimiento Inmediato. Cuando los helicópteros de la Fuerza Aérea Uruguaya comenzaron a volar, los Boletines de Cumplimiento Inmediato publicados por la USAF y la Bell Aircraft Corporation durante el período que estuvieron embalados, por razones obvias, no habían sido cumplidos, por lo tanto comenzaron a surgir discrepancias que paulatinamente fueron subsanadas a medida que se obtenía la documentación correspondiente.

Durante el mes de agosto, se eleva un proyecto al MDN para la adquisición de otra aeronave H-13 y una aeronave Sikorsky S-55. Los argumentos esgrimidos en la ocasión fueron que en ese momento se disponía

eventualmente sólo de una aeronave para cubrir las necesidades de instrucción de vuelo y atender los llamados de emergencia, ya que a la otra siempre se le estaban cumpliendo inspecciones técnicas obligatorias.

Se seleccionó al S-55 por ser el helicóptero utilizado en ese momento por las USAF en operaciones de búsqueda y rescate y además porque el H-13 presentaba muchas limitantes al no poseer equipamiento para volar en condiciones meteorológicas desfavorables o vuelo por instrumentos y tampoco grúa de rescate para izar a los posibles sobrevivientes desde el mar o zonas de tierra en las cuales no fuera posible aterrizar.

Como habitualmente sucede, las gestiones se dilataron en el tiempo entre el MDN, Ministerio de Economía, Contaduría Central de la Nación, Servicio de Contabilidad, etc. y finalmente se abandonó el proyecto.

El 4 de agosto y haciendo lugar a la petición formulada por el Cbo. B. Sánchez el mes anterior, se lo reintegra a la EMA, su unidad de origen, pasando en comisión desde la EMA a prestar Servicios en el Agrupamiento



Capt. USAF R. Christie con SSOO del Agrupamiento

Provisorio, el Cbo. Miguel Gómez.

Con fecha 5 de agosto se llevó a cabo el primer vuelo solo de helicóptero en el Agrupamiento, realizado por el Tte.2° A. Sosa, quedando en condiciones de cumplir misiones como Piloto de Helicóptero en el H-13.

El 8 de agosto realizó lo propio el Cap. W. Machado, quedando de la misma manera en condiciones de cumplir misiones como Piloto de Helicóptero en el H-13.

Ese mismo día de agosto, el Tte. Thomasset a bordo del F-51 N° 252, sufrió un accidente sobre el Lago del Rincón del Bonete. A las 16:00 hs, el helicóptero matrícula BR 001, tripulado por el Cap. Christie y el Tte. Sosa, despegó para la BA 2 en apoyo al accidente.

Debieron aterrizar 15 km antes de llegar a la ciudad de Florida por la rotura de una las correas del ventilador. Inmediatamente se envió un vehículo de apoyo desde el Aeródromo Cap. Boiso Lanza con personal técnico y materiales de repuesto, reparando el desperfecto a las 22:30 hs aproximadamente. No obstante haber realizado la reparación en la misma noche, recién a las 12:50 hs del día siguiente logró continuar el vuelo hacia la BA 2, debido a las condiciones meteorológicas.

Luego de reaprovisionar combustible, continuó su misión hacia el Lago. Allí realizaron padrones de búsqueda sin poder divisar los restos de la aeronave accidentada, por lo que regresó a la BA 2 a las 20:15 hs. Al día siguiente retornó al Aeródromo Cap. Boiso Lanza.

Una vez arribado y luego de realizar la inspección post-vuelo, se constataron marcas a modo de rayones en el eje de transmisión de potencia al rotor de cola, que sobrepasaban los límites de tolerancia permitidos. Como medida de precaución, también se le pasó la misma detallada inspección al otro helicóptero, encontrando igualmente dañado su eje de transmisión de potencia.

Una vez analizada la situación y luego de confirmar la información en los manuales técnicos, se decidió dejar las dos aeronaves fuera de orden de vuelo, ya que era mandatorio el recambio de las piezas y se carecían de dichos materiales. Como resultado directo de la decisión

tomada, se suspendió totalmente la actividad de vuelo.

En este impase tuvimos la grata visita de un cronista del Diario "El Día", Sr. J. C Cravea, acompañado por el fotógrafo Sr. Juan Caruso quien nos hiciera una nota con fotografías recogidas en nuestras diarias tareas y que fuera publicada en el suplemento dominical del 25 de setiembre de 1955, que en vida, ante mi expreso pedido, me autorizara a publicarla, cuando en esos momentos comenzara a plasmar en un libro todas nuestras vicisitudes, y que un de ellas recogemos en nuestra tapa, por su significado, cuando uno de nuestros Helicópteros sobrevolara nuestro Monumento "A la Aviación Vanguardia de la Patria", en su primer emplazamiento.

2. Normas para la Operación de Helicópteros

Hasta estos momentos no existía legislación o normativa alguna que regulara la actividad y operación de los helicópteros en Uruguay. Debido a esta carencia y ante la necesidad de cumplir con las misiones asignadas, el Director de la DGATGyS, luego de estudiar y analizar reglamentaciones de otros países en las cuales se establecían alturas de vuelo en condiciones normales, entrenamiento o en misiones de rescate, solicita al IGFA le autorice a volar desde una altura de 300 pies, fijada como mínima de seguridad, hasta un máximo de 500 pies, tanto en zonas despobladas como sobre ciudades, para aquellos vuelos de entrenamiento o bajo condiciones normales. Asimismo le solicitó autorización para volar a alturas menores en aquellas situaciones en que las circunstancias lo impusieran, como en el caso del cumplimiento de misiones de Búsqueda y Rescate. Una vez tomado conocimiento del planteamiento, el IGFA le informa al MDN que había autorizado en forma temporal al Agrupamiento Provisorio las alturas de vuelo antes mencionadas. En virtud de que estas alturas escapan a las disposiciones establecidas en los decretos en vigencia de esa época, le sugiere al MDN la conveniencia de nombrar una Comisión a efectos de estudiar y proyectar normas para la operación de helicópteros. A la actividad de vuelo militar, a partir de la reciente incorporación de helicópteros a las Fuerzas Armadas se le sumaban las posibilidades existentes de que en un futuro cercano este tipo de aeronave fuera librado al uso civil en nuestro país.

Los primeros helicópteros para el ejército

DURANTE el transcurso de uno de los inviernos más rigurosos que se recuerdan en el Río de la Plata, se produjo no hace mucho tiempo una catástrofe marítima, que está registrada todavía en la conciencia pública y que tuvo por escenario la recta sucesión de los bancos arenosos que emergen tradicionalmente frente a la Isla de Flores, a escasas millas del puerto de Montevideo.

La violencia del huracán, las fuerzas desencadenadas del viento y lo inasequible del lugar, causaron la muerte de muchas personas, entre civiles dedicados a las tareas del mar y valerosos hombres de la marina uruguaya que acudieron solidaria y abnegadamente al rescate, aunque al final resultaran estériles sus esfuerzos y sucumbieran en la empresa.

En toda la nación, esta aterradora pérdida de seres humanos produjo grande alarma y la prensa y el público clamaron de inmediato por la reorganización de los medios de salvataje, en base a la urgente adquisición de un número determinado de helicópteros, que no tardaron mucho en hacer su extraña e irreal aparición en los cielos patrios.

En cualquier reseña universal de los vuelos mecánicos, la historia del helicóptero se remonta hasta el siglo XV, en el fondo del tiempo, con los primeros diseños de Leonardo Da Vinci y su fabuloso HELIX.

Pero saltando siglos y treinta años después de los exitosos vuelos con alas fijas desarrollados en 1903 por Wrigth en la Carolina del Norte, hizo su irrupción el helicóptero diseñado por Dr. Focke, que en Alemania se mantuvo en vuelo durante más de una hora.

Sin sumar más detalles, puede decirse que las experiencias cumplidas en el campo experimental a partir de ese momento, tuvieron su culminación en el año 1945 al procederse a la construcción en serie llevada a cabo en la fábrica Sikorsky, en Connecticut, U.S.A.

Las ventajas primordiales que tiene el helicóptero sobre el avión común, consiste en la independencia que se obtiene en la sustentación y en los controles, sobre cualquier velocidad de avance.

La experiencia ha llegado a demostrar que, para casos de salvataje y socorro, estos aparatos no tienen similares.

En nuestro medio, se acoplaron a las fuerzas aéreas en fecha reciente y actualmente se llevan a cabo vuelos de experimentación y de adiestramiento en el aeródromo "Boiso Lanza", ubicado sobre el Camino Mendoza, a 3 kilómetros del Hipódromo Nacional de Maroñas.

Hoy en día, los vecinos y labriegos de esa zona suburbana de la capital, se hallan ya familiarizados con la presencia de estos curiosos aparatos pintados de amarillo, que a manera de gigantescas burbujas destellan misteriosos fulgores según van desplazándose por los aires.

En cambio, son numerosos los automovilistas de paso, que descienden de sus vehículos para observar curiosamente sus espectaculares desplazamientos.

Naturalmente, que un viaje en helicóptero causa distinta sensación a la que se experimenta en un avión en vuelo. En primer lugar, se nota la ausencia de alas; la impresión del espacio es una presencia mucho más importante; y la visibilidad, desaforándose, es en cualquier campo focal de una magnitud extraordinaria. Para los imaginativos, el vuelo recrea la ilusión de ascender en una frágil pompa jabonosa, cuya duración no les es posible discriminar y cuyo destino puede establecerse entre Marte y el reino fantástico de una historia de tiraje multicolor.

Pero volviendo a la realidad, los helicópteros cuyas maniobras presenciamos, fueron proyectados y fabricados para desarrollar su máxima potencia y han sido adquiridos por el gobierno del Uruguay a los Estados Unidos de Norte América.

Son marca Bell tipo H-13G y proceden de los establecimientos Bell Aircraft Corporation.

Aparejados para la navegación aérea, estas máquinas disponen de un motor Franklin de seis cilindros opuestos, refrigerados por aire, que desarrollan una potencia de 200 H.P. y que impulsa la gigantesca hélice denominada rotor, que está ubicada en la principal parte exterior de la nave. Este rotor mayor, compuesto de dos brazos metálicos de cinco metros cada uno, cumple la doble misión de elevar al aparato y propulsarlo.

Cuando se aumenta el paso de las palas del rotor, se obtiene su fuerza ascensional y, variándolo, se consigue marcha hacia adelante, para atrás y también para los costados.

Al ascender a la altura de vuelo horizontal requerida, el mismo motor es el que impulsa la marcha.

Los helicópteros adquiridos para nuestro ejército, están asimismo provistos de un pequeño rotor auxiliar ubicado en la cola, que cumple la primordial función de timón y que, con su giro vertical, impide que el aparato, por efecto de la torsión, de vueltas alrededor del rotor principal, que actúa en sentido horizontal.

Según los cálculos hechos, cada uno de los helicópteros comprados por el Uruguay, demanda un desembolso aproximado de cuarenta mil dólares.

De todas maneras, aunque algo onerosos para facilitar su pronta adquisición y distribución en todas las zonas del país, tienen la ventaja de ser sumamente económicos en el consumo de combustible y en el costo de su mantenimiento, si se tienen en cuenta las altas erogaciones que demandan las actividades aéreas. Cada hora de vuelo estipula por aparato 60 litros de nafta.

En vuelo estacionario, los helicópteros pueden maniobrar en una altura límite comprendida entre 1 y 5 metros, o sea la mitad del diámetro de la circunferencia descripta por el rotor principal y, según se disponga, pueden despegar en todo espacio despejado, por pequeño que sea.

Su manejo es de una extremada y sensible exactitud, de tal modo que el piloto consigue aterrizar en cualquier punto fijado de antemano.

En vuelos normales alcanza un radio de 380 kilómetros. Su menor peso es de 750 kilogramos, pero logran alcanzar un tope de 1.100.

Además, pueden maniobrar con vientos que no excedan a los 65 kilómetros por hora, consiguiendo mantenerse en el aire por un espacio ininterrumpido de 4 horas.

La cabina de mando está totalmente cubierta de plexiglass a manera de una gigantesca campana de vidrio, y en el tablero de control el piloto dispone, entre otros innumerables aparatos de precisión, de un equipo de radio, un indicador de nafta, un altímetro, una brújula y un cuenta revoluciones de acción dual que controlan las revoluciones del rotor principal, que nunca deben ser menores de 340 por minuto, y las del motor de la máquina, que están fijadas en 3.100 dentro de la misma medida horaria.

En las operaciones de rescate y socorro a personas heridas, el equipo incluye dos camillas cubiertas que se colocan a ambos lados del aparato y cualquier lesionado puede recibir allí mismo una transfusión de plasma o sangre mientras es transportado en el aire.

Desde el mismo momento de su adquisición, el gobierno prestó una especial y lógica atención a los problemas relacionados con la formación de conductores y especialistas en la restauración y conservación de las máquinas, contratando a tales efectos a dos expertos norteamericanos en la materia.

De esa manera, el adiestramiento del personal técnico uruguayo quedó a cargo del capitán de la fuerza aérea de los Estados Unidos, Mr. Robert Christie, que demostró sus amplias capacidades y su espíritu solidario en el reciente hecho dramático de San Ramón. Con él por seguro piloto, nuestros especialistas militares han iniciado uno de los adelantos fundamentales hechos hasta la fecha en la enseñanza de la aviación en nuestro país. A su curso, que incluye la teoría y la práctica, asisten los pilotos de la aviación uruguaya seleccionados de exprofeso para esta misión: capitanes José D. Cardozo y Walther Machado; los 2º Ttes. Alfredo Sosa, César W. Viera, Roberto Meyer y el Alf. Júpiter Pérez.

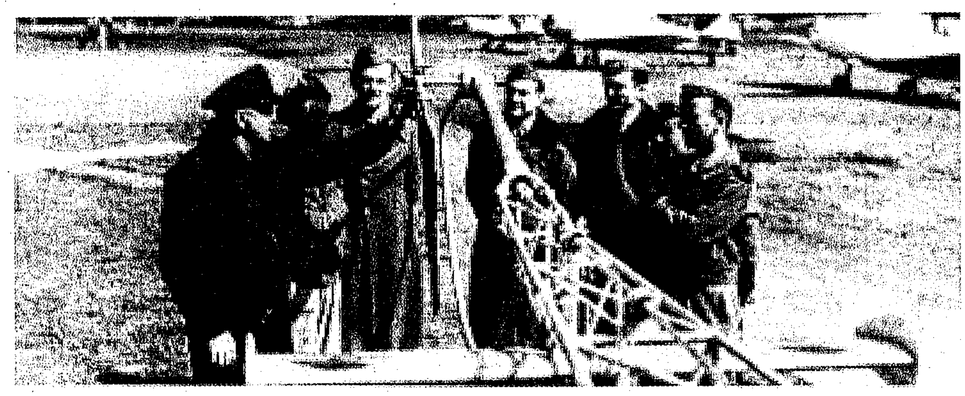
Para instruir al personal técnico en maquinaria y conservación, el ejército estadounidense nos ha enviado también al mecánico Sgto. Norman Ray, que imparte asesoramiento a nuestros técnicos de aeronáutica: cabos Clodis Da Silva Erarte, Rubén Da Silva Erarte, Aníbal Wolfan López, Benito Sánchez y soldado Esteban Silvera Sosa.

Este seleccionado grupo de hombres de las fuerzas armadas, trabaja con un inalterable anhelo de contribuir a la formación del primer "Grupo de Búsqueda y Rescate" en el Uruguay y el mismo reportará por igual sus múltiples beneficios a todos los sectores de la comunidad.

Obvio, si no inútil, parece destacar al lector la magnitud humana de la abnegada tarea a la que se han entregado.

J. R. CRAVEA.

(Especial para EL DIA)



El capitán [illegible]

En el Boletín N° 3888, el MDN resuelve integrar la Comisión para tales fines. Inmediatamente la IGFA nombra al Cap. J. Cardozo como su representante ante la citada comisión, quedando integrada además por el Director de la Aviación Naval y el 2° Jefe del Servicio de Torre de Control del Aeropuerto Nacional de Carrasco.

El nombramiento de esta Comisión y el trabajo que de ella surgiera cobraría vital importancia para la época, ya que tendría los cometidos de crear una legislación que hasta ese momento no existía, definir las reglas de vuelo visual e instrumental para helicópteros, limitaciones de la aeronave, establecimiento y características de helipuertos, operación dentro y fuera de las zonas de control, etc. La Comisión presentó su trabajo hacia finales de 1955, pero fue objeto de observaciones por parte del MDN, por lo que luego de algunas revisiones y correcciones, se presentó el informe final con las normas legislativas en junio de 1956.

3. <u>Se retoman actividades y misiones</u>

Recién el 2 de septiembre de 1955 y luego de haberse recibido los repuestos y sustituido las piezas, se reinició la actividad de vuelo con los dos oficiales que recibían instrucción.

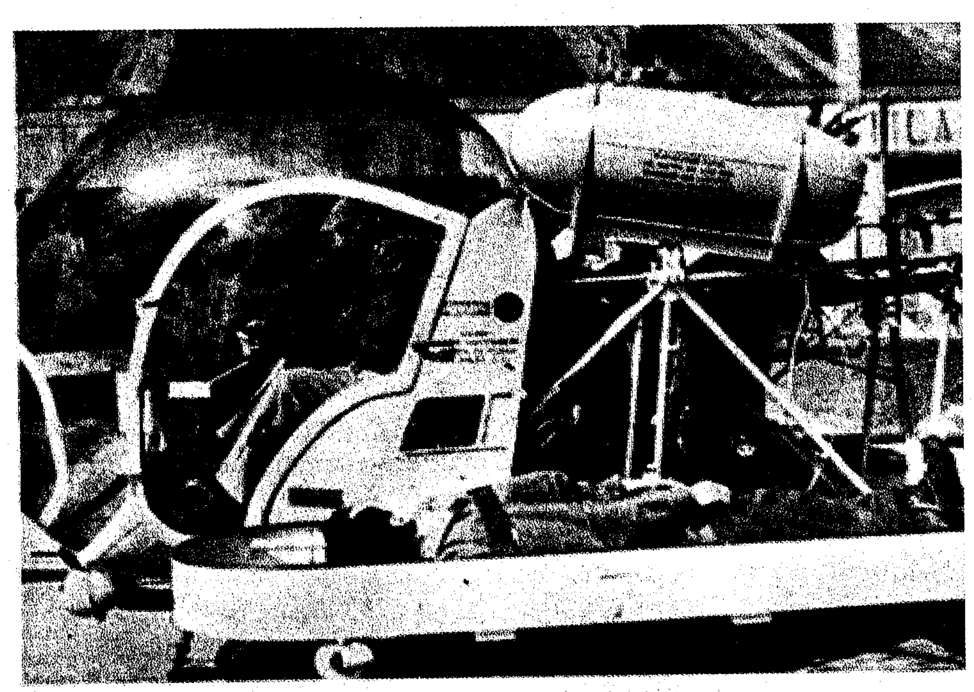
En esta misma fecha, el JEMGFA le solicita al Jefe de la Misión

Aérea de los EE.UU. en nuestro país, Cnel. Robert Mitterling, que prolongue la estadía del Cap. Christie. Debido a diversos factores, entre ellos falla de material imprevistas, falta de repuestos, falta de herramientas, predominio de días de mal tiempo (lluvias, niebla, etc.), uso de las aeronaves y del instructor en el cumplimiento de misiones, etc., los cursos de vuelo recién se aproximaban a concluir la primera fase del curso básico. Todavía faltaba completar ésta y realizar en su totalidad la segunda fase que era igualmente importante, la cual permitiría dotar a los pilotos con las habilidades, capacidades y entrenamiento necesarios para emplear los helicópteros en operaciones de rescate sobre tierra o agua.

El Jefe de la Misión Aérea, luego de sostener una larga conversación



El curso sobre reparaciones de los aparatos está a cargo del sargento norteamericano Norman Ray que el lente fotográfico sorprendió aleccionando a nuestros mecánicos especialistas.



El equipo auxiliar incluye dos camillas cubiertas donde el herido puede recibir una transfusión de plasma o sangre mientras es transportado.

con el Capt. Christie, decidió autorizar la prórroga de la estadía en dos meses más de lo previsto inicialmente. No se gestionó la prórroga de la estadía del Sgto. Ray, ya que su desempeño no estuvo acorde a las expectativas generadas en los Jefes de la Inspección General, por lo cual el 4 de octubre de 1955, regresó a los EE.UU., tal como había sido dispuesto por el mando.

El 9 de septiembre se reinició la actividad de vuelo para el Cap. Cardozo. Realizó su primer vuelo solo el 26 de ese mismo mes, quedando en condiciones de cumplir misiones como Piloto de Helicóptero en el H-13.

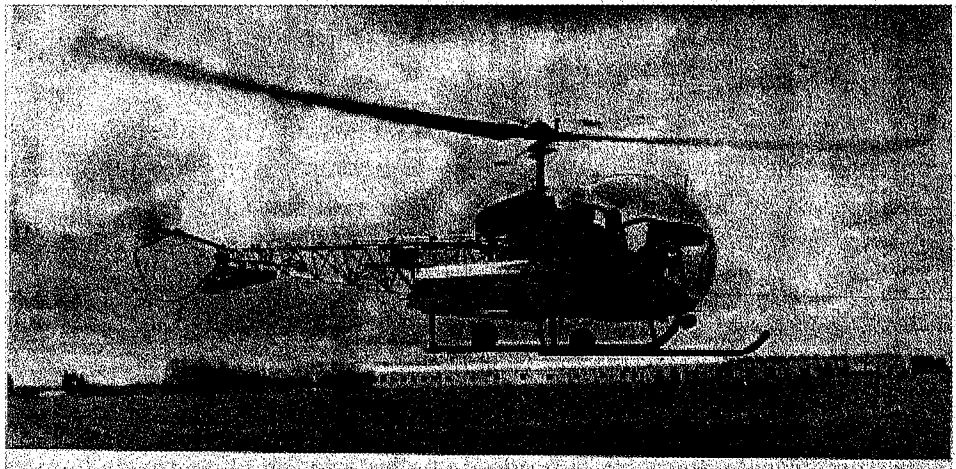
Entre los días 26 y 27 de septiembre con motivo de la visita a nuestras costas del portaaviones "USN Bennington", se realizaron doce vuelos entre el Aeródromo Cap. Boiso Lanza, el portaaviones y una zona de aterrizaje ubicada en la Rambla Francia y calle Alzaibar.

Era la primera vez que se operaba aterrizando en un buque de superficie. En dichos vuelos se transportaron diversas autoridades nacionales y extranjeras.

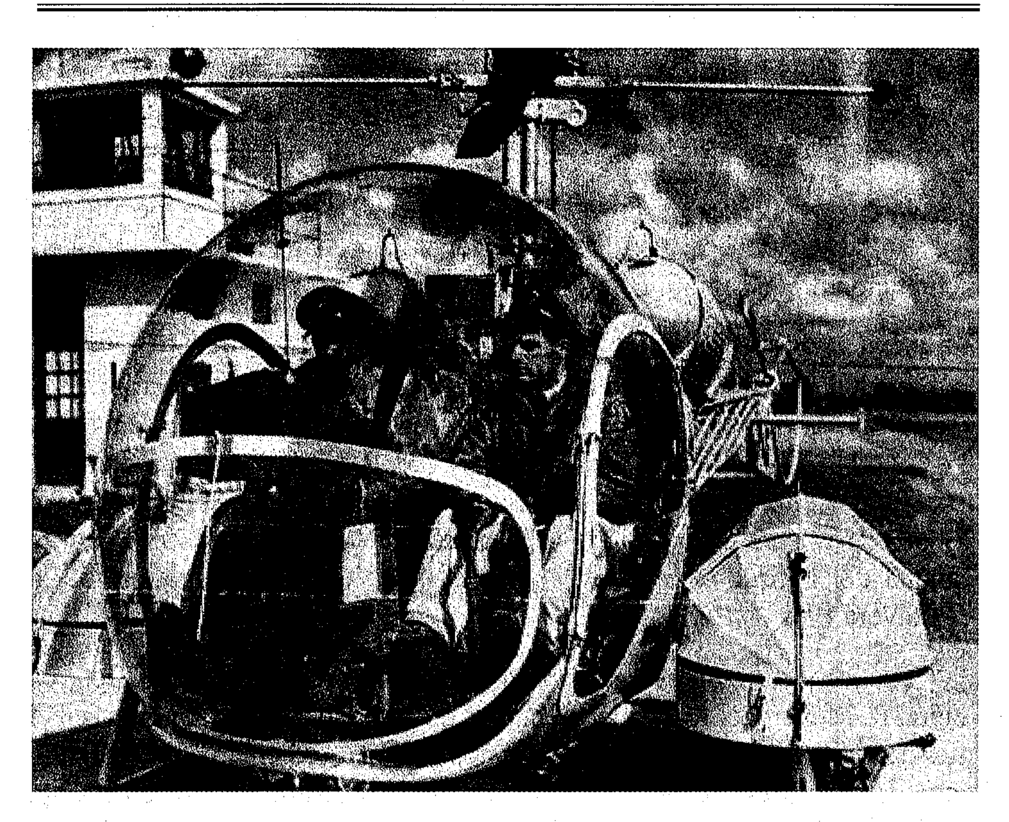
Para cumplir con estas misiones se emitió la Orden de Operaciones Nº 01/55 del Agrupamiento. Merece detenerse un momento y hacer énfasis al mencionar que se trató de la primera Orden de Operaciones que el novel Agrupamiento confeccionaba.

Además de cumplirse con los vuelos de instrucción, también se continúan realizando demostraciones de vuelo, como las llevadas a cabo el 8 de octubre por el Tte. 2º A. Sosa y el Tte. 2º. R. Meyer, en una cancha de fútbol en las proximidades de la Seccional Policial 17ª de Montevideo y el 15 del mismo mes, por Cap. W. Machado y el Tte. 2º. R. Meyer, en la cancha del Parque Central, con motivo de celebrarse el Festival de la Primavera.

El 20 de octubre reiniciaron sus cursos de vuelo los Ttes. 2os. C. Viera, R. Meyer y el Alf. J. Pérez, cursos que habían sido suspendidos en el mes de agosto, apenas comenzados. Estos cursos fueron realizados volando como Instructores el Cap. Machado y el Tte. 2º Sosa alternando con el Cap. Christie, quien chequeaba periódicamente el desarrollo de los mismos.



Uno de los helicópteros H-13G recientemente adquiridos por nuestro Gobierno. Su monomotor y su rotor principal de dos palas de cinco metros cada una, cumple la doble misión de sostenerlo y proveerlo de fuerza de propulsión.



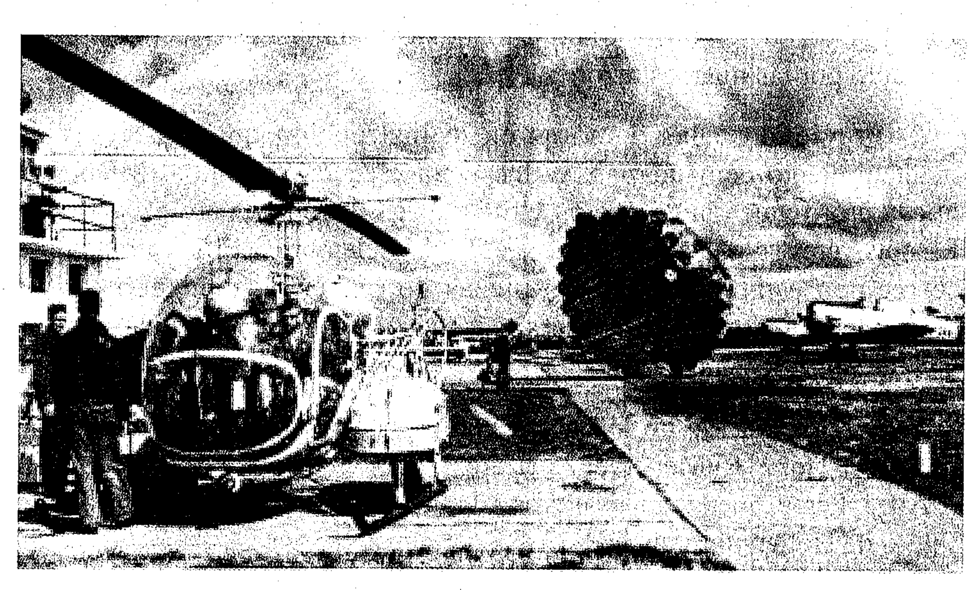
El Capt. Christie y el Tte. 2° A. Sosa en instrucción. La gigantesca burbuja de plexi-glass permite al piloto y a su acompañante, que es sustituído por un médico en caso de salvataje, una excepcional visibilidad.

A medida que se desarrollaban los cursos, el vuelo de helicóptero continuaba demostrando su capacidad de operación en todo tiempo. El Aeródromo Cap. Boiso Lanza no se encontraba oficialmente habilitado para vuelos nocturnos, no obstante lo cual, se elaboró una programación de vuelos nocturnos que formó parte del curso de instrucción, entre los días 28 de octubre y el 3 de noviembre. Se seleccionaron cuidadosamente estos días por ser los propios de la fase de luna llena.

Además se había previsto un balizaje reducido y en forma circular con 20 metros de diámetro, a modo de helipuerto, en el centro de la pista del Aeródromo.



Vista de frente, la extraña máquina sugiere un aterrador visitante marciano, magnificado por el telón de un cielo ominoso.



Una mañana de maniobras en el aerodromo militar "Boiso Lanza" incluye ejercicios en todas las ramas de la aeronáutica.

Una vez informado y recibida la autorización correspondiente, se procedió a cumplir con la programación prevista, realizándose el día 28 de noviembre el primer vuelo nocturno del Agrupamiento.

El 29 de octubre nuevamente se realizaron actividades de difusión aeronáutica. Esta vez se lanzaron panfletos desde el BR-002, tripulado por el Cap. Machado y el Tte. 2° Sosa, sobre la ciudad de Durazno. La aeronave pernoctó en la Base Aérea 2 y al día siguiente se realizó la demostración de vuelo en el Campus deportivo de dicha ciudad.

El 4 de noviembre se recibió la visita del Sr. Silvio De Yoreo, quién era Ingeniero Inspector de la fábrica Bell Aircraft Corporation para Sud-América. Luego de inspeccionar las aeronaves y atendiendo a circunstancias que pudieran atentar a la seguridad de vuelo, sugirió que éstas se mantuvieran fuera de orden de vuelo hasta que no se reemplazara ciertas partes críticas por presentar fisuras o simplemente encontrarse fuera de tolerancias máximas permitidas (articulaciones de cambio de paso del rotor de cola, cubos de rotor de cola, etc.).

De los dos helicópteros se armó uno con las piezas dentro de las tolerancias permitidas, continuándose la instrucción en el BR-002, hasta que el 12 de noviembre el Capt. Christie dejó también éste fuera de orden de vuelo por las mismas razones.

Previéndose las demoras en la instrucción que las tareas de mantenimiento demandarían, el Inspector General solicita al MDN una nueva prórroga en la estadía en Uruguay del instructor, pero el Jefe de la Misión Aérea sólo la autorizó hasta el 18 de diciembre. El 18 de noviembre se reciben e intercambian las piezas de repuesto, quedando ambos helicópteros en orden de vuelo, reanudándose de esta manera la instrucción.

Con diferencia de pocos días realizaron los vuelos "solo" los tres alumnos que todavía no lo habían podido hacer. El 21 de noviembre lo realizó el Tte. 2° R. Meyer, el 25 el Tte. 2° C. Viera y el 29 del mismo mes, el Alf. J. Pérez, quedando los tres en condiciones de cumplir misiones como Piloto de Helicóptero en el H-13 G.

Antes que concluyera su misión y partiera el instructor, quisieron aprovechar al máximo su experiencia, por lo que basándose en lo ocurrido

en el rescate de San Ramón, intentaron mejorar el sistema de izado del sobreviviente por linga.

Se experimentaron diferentes puntos de sujeción de la soga a la estructura del helicóptero, al principio con poco peso y paulatinamente agregándolo a la bolsa que colgaba debajo, a medida que mejoraban la ubicación. Finalmente, luego de aplicar en reiteradas ocasiones el método de ensayo y error, se logró alcanzar el punto exacto de balance. No obstante, aún quedaba un detalle importantísimo y era la capacidad de poder soltar la linga en caso de emergencia o por la sola voluntad del piloto.

Para esto nuevamente se puso a prueba el ingenio e inventiva del personal de la DGTAG y S y se adaptó exitosamente un conjunto de suelta de bombas de la aeronave AT-11 al H-13. De la misma manera, luego de muchos ensayos, el 24 de noviembre se instaló definitivamente el conjunto de suelta de bombas a la estructura del helicóptero, creando así un gancho de carga improvisado.

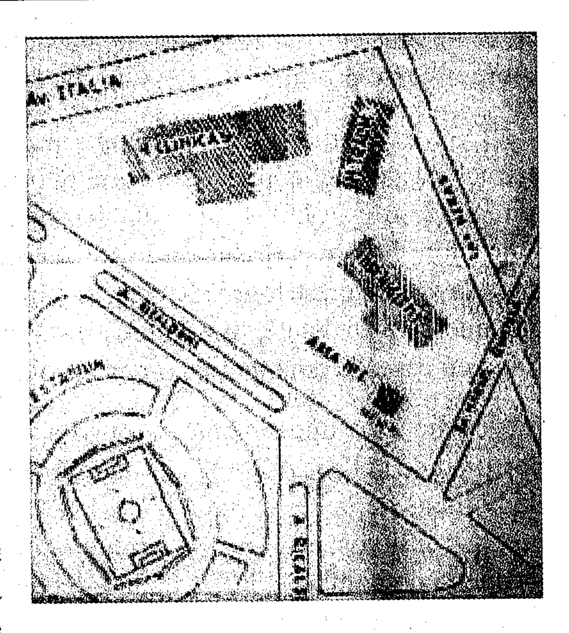
4. Aterrizaje en Centros Asistenciales

Ya desde los inicios del Agrupamiento, se vio la urgente y real necesidad de disponer de áreas adecuadas de operación que permitieran el aterrizaje de helicópteros para poder trasladar por este medio a los pacientes cuyos estados de gravedad así lo impusieran.

Estos lugares deberían ser elegidos lo más cerca posible de los mismos centros sanitarios donde se les prestaría asistencia, evitándose de esta manera el traslado por tierra con ambulancias, con lo cual se ganaba una notable cantidad de tiempo y calidad de respuesta al paciente en comparación con los desplazamientos terrestres.

El mismo 25 de julio de 1955 (fecha de creación del Agrupamiento) el Director de la DGTGyS eleva un oficio al Inspector General informando tal necesidad, solicitando a su vez la autorización para comenzar el estudio correspondiente y a entrar en enlace directo con las instituciones que fueran necesarias. Se analizó cuáles centros asistenciales serían los elegidos para conducir las evacuaciones aéreas y se eligieron el Hospital Central Militar (HCM) y el Hospital de Clínicas.

Se realizó un cateo por tierra observándose detenidamente las zonas



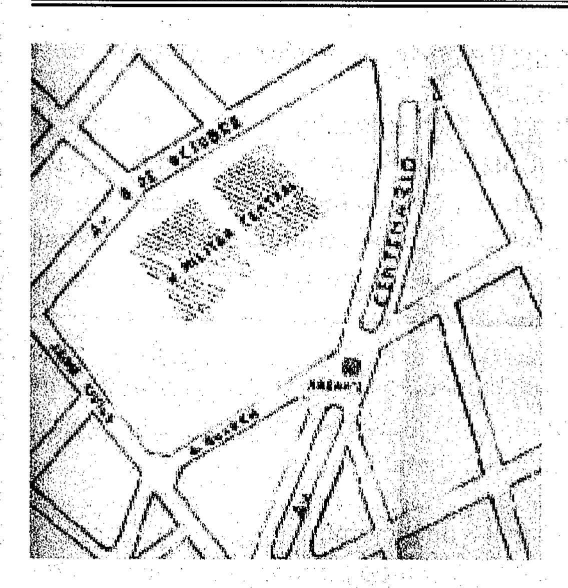
próximas a ambas instituciones, eligiéndose una zona al SW del Instituto de Higiene, lo cual permitiría el traslado del herido al Hospital de Clínicas, Instituto de Traumatología e Instituto de Higiene, a la cual se denominó Zona 1.

También se seleccionó una zona próxima al HCM, consistente en una plazoleta de forma circular situada en Av. Centenario y calle Susviela Guarch, a la que denominó Zona 2. Particularmente a esta zona se la adoptó como "precaria", ya que desde aquél entonces se observaba la necesidad de preparar un área de operaciones dentro de las mismas dependencias del HCM.

El 5 de setiembre se realizaron las pruebas en vuelo, aterrizándose en ambos lugares para comprobar sus posibilidades operacionales y condiciones de seguridad. La comprobación efectuada arrojó un resultado muy satisfactorio.

Una vez autorizados por parte de la IGFA las zonas de operación elegidas, se cursaron oficios al Jefe de Policía de Montevideo., Director General de Sanidad Militar, Decano de la Facultad de Medicina y Presidente del Consejo Departamental de Montevideo., informándoles sobre las posibilidades y ventajas de empleo del helicóptero y consecuentemente, las necesidades de aterrizajes en tales zonas. Al Jefe de Policía se le solicitó la implementación de medidas que se consideraran pertinentes para que, previo aviso telefónico desde la IGFA, se adoptara un sistema de rápida respuesta en apoyo al operativo de traslado aéreo en curso, en cuanto al manejo de peatones y tránsito vehicular en las proximidades de las zonas de aterrizaje.

Al Director de Sanidad Militar y al Decano de la Facultad de Medicina



se le requirió la autorización pertinente de los lugares elegidos para proceder a su adopción definitiva como áreas aprobadas de operación. Al Presidente del Consejo Departamental se le solicitó la autorización para el uso de las zonas elegidas ya que las mismas se trataban de espacios pertenecientes al patrimonio público.

De la misma forma se le envió una petición para la colocación de carteles alusivos a los efectos de informar a la población que dichas áreas estaban reservadas para la operación de helicópteros y además, la observación de la estricta necesidad de prohibir la construcción de nuevas edificaciones o instalación de líneas aéreas en las proximidades de las zonas señaladas.

Se observa la Zona de aterrizaje N°1 al SW del Instituto de Higiene, desde donde también se tenía acceso directo al Hospital de Clínicas y al Instituto de Traumatología

Entre los meses de octubre y noviembre se recibieron las respuestas de todas las instituciones a las cuales se les había cursado las solicitudes pertinentes, exceptuándose el Consejo Departamental[2]. El resto de las instituciones autoriza la operación de helicópteros en las zonas elegidas, por lo que finalmente el 29 de noviembre de 1955 y estimando también una respuesta positiva por parte del Consejo Departamental, el Inspector General autorizó al Director de la DGTAGyS a operar en dichas áreas.

---

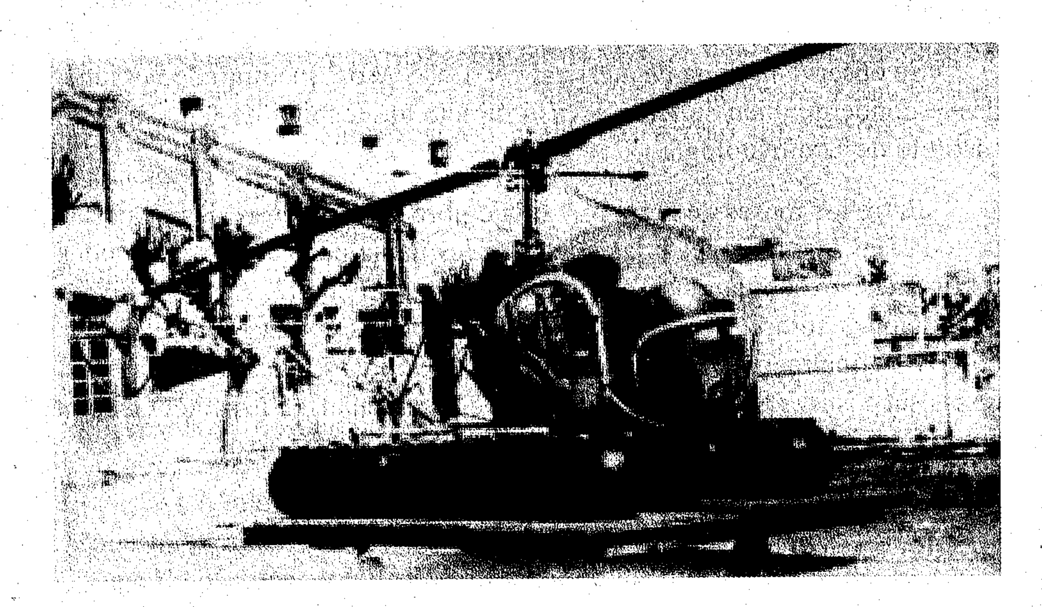
* *El Consejo Departamental se expedirá recién en el año 1956, desaconsejando el uso de la Zona N° 2, por lo que la Inspección General de la Fuerza Aérea se vio forzada a ubicar un nuevo predio, esta vez dentro de las instalaciones del Hospital Militar Central.*

5. Continúa el Cumplimiento de Misiones

A pesar de que los helicópteros habían sido adquiridos con el equipo de flotadores, para su operación anfibia, todavía no habían arribado al país equipamiento completo de accesorios, a pesar de haber sido solicitados en más de una oportunidad. Se los necesitaba sin más demora para poder realizar la instrucción en operaciones de rescate sobre el agua, ya que el Capt. Christie debía retornar en breve a los EE.UU.

Dadas estas circunstancias, el Inspector General decide solicitar al MDN la posibilidad que la Dirección de Aviación Naval preste a la Fuerza Aérea este equipamiento por las razones mencionadas.

Luego de autorizada la gestión, el 8 de diciembre los Caps. J. Cardozo y W. Machado concurren a la Base Aeronaval de Laguna del Sauce, donde la Aviación Naval les hace entrega de un conjunto de flotadores, rompe olas y todo el paquete de accesorios necesarios para su instalación.



Se aprecia la plataforma sobre la que se debía aterrizar el helicóptero con mucha precaución cuando estaba.

El 3 de diciembre se realizó una misión de observación transportando a dos integrantes de la Comisión Honoraria de la Exposición Nacional de la Producción, quienes tenían como cometido realizar un estudio sobre la disposición de los edificios de la mencionada exposición.

En el transcurso de esos días se estaba llevando a cabo en la bahía del puerto de Montevideo la filmación de la película "La Batalla de del Río de la Palta" (film de los directores Michael Powell y Emeric Pressburger y como protagonistas principales a los actores Peter Finch, John Gregson, y Anthony Quayle, entre otros). Aparentemente se necesitaba una gran aglomeración de personas en los muelles del puerto para dar mayor realismo y simular la gran cantidad de espectadores que presenció la confrontación bélica. Como no se lograba tal aglomeración, el 11 de diciembre se creó una situación ficticia de emergencia con un hombre que supuestamente había caído al mar accidentalmente, solicitándose a la IGFA el apoyo aéreo de un helicóptero.

6. Retorno del Capt. Christie a los EE.UU.

En el mes de julio, la Misión Aérea de EE.UU en nuestro país había informado a la IGFA sobre la disponibilidad de diferentes becas, entre ellas una plaza para realizar un curso de Oficial de Mantenimiento de Helicóptero, dos plazas para realizar cursos de Piloto de Helicóptero y otras dos para realizar cursos de Mecánico de Helicóptero. Estos cursos se llevarían a cabo en EE.UU en la Base Aérea Gary ubicada en la ciudad de San Marcos, Texas*.

Analizado el caso, se realizó un llamado de interesados para llenar las plazas de las becas ofrecidas3. Con el personal superior y subalterno que reunió los requisitos mínimos solicitados, se realizó en el mes de octubre en la Base Aérea 1, el concurso de oposición y méritos correspondiente. A principios de diciembre se informaron los resultados del concurso. Las becas fueron obtenidas por el Tte.2° A. Sosa para

---

** El llamado se realizó a través de la Orden de la Inspección General de la Fuerza Aérea N° 178 de fecha 1 de septiembre de 1955.*

realizar el curso de Oficial de Mantenimiento, los Ttes.2os. R. Casella y L. Duarte para los cursos de Piloto de Helicóptero y los Sgtos. Ribel Batista e Ismael Green para los cursos de Mecánico.

El 18 de diciembre finalizó la misión que desempeñaba el Piloto Instructor de helicópteros, Cap. Robert Christie, en el Agrupamiento Provisorio de Búsqueda y Rescate. La misión concluyó habiendo formado al Cap. J. Cardozo como Piloto de Helicóptero sin restricciones, al Cap. W. Machado y al Tte.2°. A. Sosa como Pilotos Instructores de Helicóptero y a los Tte.2° C. Viera, R. Meyer y Alf. J. Pérez como Piloto de Helicóptero con restricciones.

Por motivos de las demoras ocasionadas por la falta de material de vuelo, fue posible finalizar la fase de Búsqueda y Rescate sólo con el Cap. Machado y el Tte.2° Sosa.

Previo a su partida, el mismo Cap. Robert Christie ofreció a la totalidad de integrantes del Agrupamiento, a modo de despedida, una cálida reunión social en su propio apartamento que alquilaba en el barrio de Pocitos. Unos días más tarde, el 22 de diciembre regresó a los EEUU en vuelo comercial de Pan American. En dicho vuelo también partieron los Ttes.2os. R. Casella y L. Duarte para realizar los cursos de pilotaje en helicóptero, de acuerdo a la Orden IGFA N° 207 de fecha 23-XII-55

Luego de la partida del Cap. Christie, los cursos de vuelo del Tte.2° R. Meyer y el Alf. J. Pérez continuaron con el Cap. W. Machado y Tte.2° A. Sosa como pilotos instructores.

A pesar de haber sido calificados como Pilotos Instructores el Cap. Machado y el Tte.2° Sosa, en realidad y por los factores ya mencionados, no habían tenido mucho tiempo con el instructor norteamericano para desarrollar un curso completo en todo lo que a operaciones de rescate se refiere, por lo cual luego de la partida del Cap. Christie, continuaron con los entrenamientos y prácticas en este tipo de maniobras. Particularmente intentaron mejorar el procedimiento de izado del sobreviviente por soga, por lo que se probó de colgar del gancho de carga improvisado, un dispositivo diferente a la simple bolsa con peso,

usada hasta el momento. El dispositivo que se comenzó a usar para las pruebas era un muñeco de tela, dunlopillo y placas de plomo, al cual bautizaron "Don Pedro". El nombre usado fue en honor a su fabricante, llamado Pedro Fostick*, un operario civil que trabajaba en la Sección Entelado y quien fuera un gran artesano en todo lo referido a tapicería y acabado de trabajos delicados.

Realizar los entrenamientos con "Don Pedro" no era ya tan sencillo, porque las piernas del padrón de tránsito que colocaban al helicóptero con viento de costado, resultaba en una situación compleja. La resistencia y el efecto del viento sobre el dispositivo hacían derivar mucho al helicóptero, por lo cual se debía ejercer un continuo e intenso control sobre los comandos para mantener al liviano helicóptero en curso. Este mismo muñeco fue usado con posterioridad y durante mucho tiempo cada vez que se requerían vuelos de mantenimiento del entrenamiento en este tipo de operaciones.

7. Memoria Anual

A modo de breve resumen como cierre al finalizar el año, en lo que a operaciones aeronáuticas respecta, cabe señalar que se cumplieron nueve misiones de vuelo, de las cuales dos fueron de Búsqueda y Rescate, cuatro de demostración de capacidades de vuelo y tres de transporte de autoridades.

El total de horas voladas por los pilotos del Agrupamiento fue el siguiente: Cap. J. Cardozo 39 hs., de las cuales 21.2 hs. lo fueron como Piloto; Cap. W. Machado 111.7 hs., de las cuales 23.5 hs. lo fueron como Piloto Instructor, 84.7 hs. como Piloto y 3.5 en Instrucción de Rescate; Tte. 2° A. Sosa 110 hs., de las cuales 21.9 hs. lo fueron como Piloto Instructor, 94.1 hs. como Piloto y 4.0 hs. en Instrucción de Rescate; Tte. 2° C. Viera 34.1 hs., de las cuales 2.6 hs. lo fueron como Piloto; Tte. 2° R. Meyer 33.9 hs., de las cuales 9.4 hs. lo fueron como Piloto y Alf. J. Pérez 38 hs., de las cuales 5 hs. fueron voladas como Piloto.

---

* *El Sr. Pedro Fostick fue posteriormente asimilado a oficial con el grado de Teniente.*

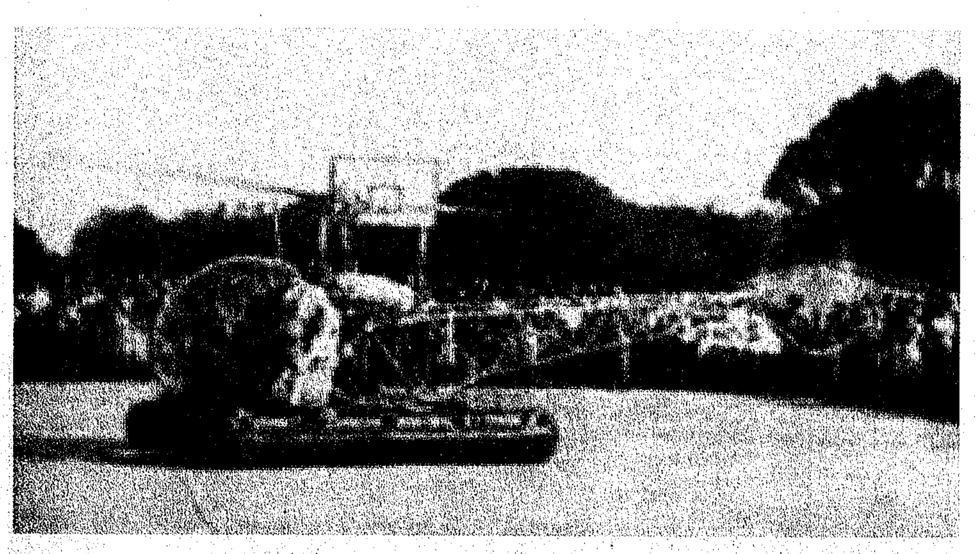
El total de horas de vuelo cumplido por los helicópteros fue:

BR-001 118.1 hs.; y

BR-002 141.2 hs.



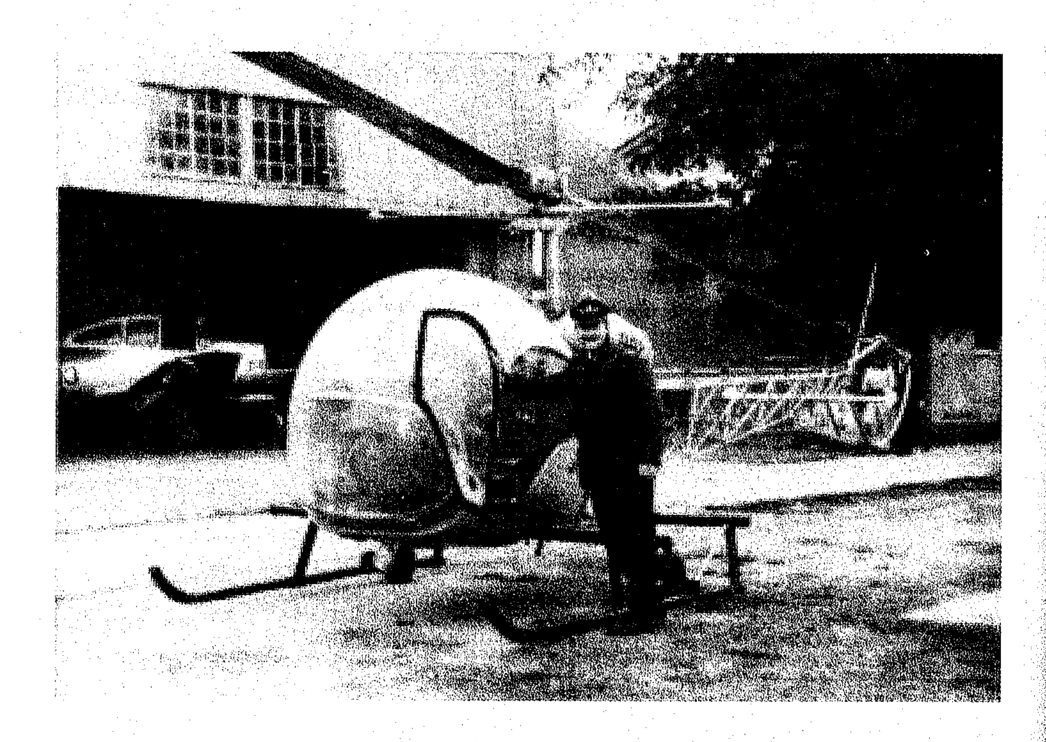
H-13 con los flotadores instalados haciendo demostración en playa Ramírez de izado de un sobreviviente por linga (en realidad se trataba de "Don Pedro"). Al fondo se observa el Parque Hotel.



H-13 con flotadores aterrizado en cancha de Básquetbol de Instituto de Educación durante una de las demostraciones.



Tte. R. Meyer en H-13 con el rotor girando aterrizado en el Aeródromo. Cap. Boiso Lanza. Al fondo se pueden observar un Beechcraft AT-11 y un Beechcraft "Staggerwing" UC-43.



H-13G N° 002. Al fondo, dentro del hangar se aprecia el Ryan Navion N° 1903 del Agrupamiento.

CAPITULO X

Libro de Marcha y Operaciones

EL Sr. Jefe del Agrupamiento Provisorio de Búsqueda y Rescate dispuso la confección del Libro de Marcha y Operaciones, para que en ella quedara asentara sus actividades, las que se iniciaron el 13 de julio de 1955 y continúan confeccionándose hasta el 25 de julio de 1964, fecha en que se celebrara con todos sus integrantes el noveno aniversario de su creación.

Hoy día dicho libro, el cual se encuentra resumida todo aquel histórico inicial acontecer está depositado en el Museo Aeronáutico y pasará a integrar en lugar de destaque en la vitrina que a esos efectos se formalizará ante las Autoridades del Museo.

El presente Libro foliado del 1 al 180 está destinado a Libro de Marcha y Operaciones del Agrupamiento Provisorio de Búsqueda y Rescate.
[illegible] "Cap. [illegible]" Julio 13 de 1955.
[illegible]
Cap. [illegible]
[illegible]

AGRUPAMIENTO-DE-BUSQUEDA-Y-RESCATE-

LIBRO DE MARCHA Y OPERACIONES

Aeródromo Mil. "Cap. Boiso Lanza"; julio 12 de 1955.-

Telegrama de la IGFA de fecha 12-VII-55.-Nº 108.-
Cap. Cardozo, Cap. Machado, 2º Tte. Lanza, 2º Tte. Meyer, 2º Tte. Vera, Alf. Ruiz, deben presentarse día miércoles 13 de julio, hora 08.00 a D.S.A. Cap. Presentación a fines recibir instrucción pilotos e instrucciones helicópteros.-
IGFA.-

Aeródromo Mil. "Cap. Boiso Lanza", julio 13 de 1955.-

De acuerdo a lo establecido en el telegrama que precede, se inician con esta fecha los cursos de Pilotaje y Mantenimiento de helicópteros

---

Aeródromo Mil. "Cap. Boiso Lanza" julio 20 de 1955.-

Misión Nº 1.-

Entre los días 11 y 20 de la corriente se efectuó una misión de Rescate en San Ramón.-
Piloto Capt. USAF. Robert Christie.-
Observador. Tte. Cnel. Alfredo Lamela.-
Se rescataron de las aguas del Río Santa Lucía a:
Tte 1º Juan López Blanqué (del Cuerpo de Bomberos de Montevideo)
Sr. Domingo Manzanares de el ómnibus de ONDA accidentado
Informado a la IGFA por oficio Nº 2016/55, de D.S.A., de fecha 25 de
y ampliado por oficio 2026/55.-

Folio 1 del Libro de Marcha y Operaciones del Agrupamiento.

Transcribimos las primeras hojas del original que todos podremos observar en ese tesoro de nuestra rica historia, la que se detalla a continuación.

Cronología de Hechos más Importantes

A continuación extractamos y ampliamos, misiones y temas importantes y hechos más destacados de la actuación cumplida por el Agrupamiento, por su Personal asignado, con el material de vuelo asignado, Helicópteros y Aviones tal cual surge de la información que recogiéramos del "Libro de Marcha y Operaciones" del Agrupamiento Provisorio de Búsqueda y Rescate.

Año 1955

Posteriormente a los acontecimientos previos a su creación y el Primer rescate de un helicóptero en el País y su Creación e inicio de los cursos de vuelo, los que fueran precedentemente referidas, detallamos cronológicamente los hechos más destacados que entre muchos otros cumpliera este Agrupamiento, los que detalladan y pormenorizadamente enumeramos.

8-agosto-55. Con motivo de un accidente ocurrido en el lago de la represa de Rincón del Bonete en Río Negro, próximo a la Isla Nº 7, en un avión Caza, F-51 Mustang, tripulado por el Tte. 2º Jorge Thomassset, se dispuso la salida del BR-001 tripulado por el Cap. USAF Robert Christie y el Tte. 2º Alfredo Sosa, trasladándose al lugar del hecho. Se realiza la búsqueda del avión que se encontraba sumergido en las aguas y al ser infructuosa, regresan a la Unidad.

26-agosto-55. Se dispone el transporte de personal del porta aviones USS Benington de la Armada de los EUA, quien se encontraba varias millas alejado de la costa.

En el resto del año se cumplieron innumerables misiones de demostración colaborando con variados pedidos de colaboración en festivales en inauguraciones, beneficios y fotográficas así como el transporte de Autoridades en diferentes puntos del País.

Año 1956

6-enero-56. De acuerdo a la Orden IGFA N° 207, de fecha 23-XII-55, los Sgtos. (TEA) Ribel Batista e Ismael Green, partieron por vía aérea para los EE.UU., a la Base Aérea de Gary, San Marcos, Texas, con el fin de realizar un curso de "Mecánico de Helicóptero".

10-enero-56. En vuelo de instrucción concurrió el helicóptero BR-002 los días 2 y 10, a la pista de Regatas de Santiago Vázquez. A tales efectos lo hicieron con flotadores, piloteando en estos vuelos los Caps. José Cardozo, Walther Machado y Tte. 2° Alfredo Sosa.

12-enero-56. En vuelo de instrucción de rescate concurrió el helicóptero BR-002 a la Playa Ramírez. A tal efecto fue equipado con flotadores y un muñeco. El aparto fue piloteado por el Cap. Walther Machado y Tte. 2° Alfredo Sosa. La Prefectura del Puerto de Montevideo colaboró para tal misión con servicio de arena, bote con motor fuera de borda y un profesor de natación, como así mismo de una guardia sobre la Rambla por la Policía de Montevideo.

23 y 24-enero-56. Concurrió en estos días el helicóptero BR-001, tripulado por el Cap. Walther Machado y Tte. 2° Alfredo Sosa al Estadio Centenario en horas de la noche. Con motivo del desfile de las delegaciones que concurrieron al Sudamericano Extra de Fútbol realizado en ésta. Fue enviado dicho helicóptero a efectos de hacer una demostración y llevar la pelota con que se jugó el partido inaugural. La noche del día 23 se realizó el ensayo previo del acto realizado el día 24.

29-enero-56. A la hora 10:00, el helicóptero BR-001, con el Cap. Walther Machado y el Tte. 2° Júpiter Pérez como tripulantes, fueron a la Exposición Nacional de la Producción, donde el Sr. Américo Pini filmó desde el aire dicha Exposición, y luego el Sr. Héctor Guerrero tomó fotografías de igual carácter. Finalmente el Sr. Héctor Grauert, Director de la Exposición, efectuó un vuelo de inspección. Dicha misión fue finalizada a la hora 17:00.

30-enero-56. Fue realizada en esta fecha un vuelo sobre la zona de los Bañados de Carrasco en el Helicóptero BR-002, piloteado por el Alf.

Júpiter Pérez, llevando como observador al Sr. Luis Delacroix, Inspector de la Comisión de Represión del Comercio Ilícito de la Carne. Dicha misión tuvo como objeto la observación de una zona factible de tal clase de contrabando. Hora 16:15 minutos.

3-febrero-56. En el día de la fecha una orden de suspensión de los vuelos de los helicópteros hasta nuevo aviso. Dicha orden fue comunicada por telegrama de la IGFA Nº 25 de dicho día, a la hora 13:00.

16-febrero-56. En la fecha se realizó un minucioso examen por medio de Rayos X del eje de transmisión del rotor de cola. Asimismo como una severa inspección, tal como lo establecía la Orden de cumplimiento inmediato, razón por la cual se habían suspendido los vuelos.

28-febrero-56. Por Ordenes IGFA Nº 221 y Nº 222, pasan a prestar servicios al Agrupamiento el Sgto. Santiago Marmouget, pasando al Grupo de Av. Nº 4 el Cabo Walfan López.

7-marzo-56. Parte hacia EE.UU. el Tte. 2°. Alfredo Sosa, a realizar un Curso de Mantenimiento de Helicópteros.

28-marzo-56. Concurren a la Exposición Nacional de la Producción los Helicópteros BR-001 Cap. Walther Machado y Cbo. Miguel Gómez y BR-002, Cap. José Cardozo y Tte. 2° Roberto Meyer. Posteriormente el Tte. 2° R. Meyer cumple misiones con el Fotógrafo Sr. Héctor Guerrero quien toma notas gráficas de la misma e INLASA.

14-abril-56. La Misión Aérea de los EE.UU. de Norte América, otorga los Diplomas de Piloto Instructor al Cap. Walter Machado y Tte. 2° Alfredo Sosa y los Diplomas de Piloto al May. José Cardozo, fechados el 1° de diciembre 1955.

16-mayo-56. Regresan de EE.UU., los Sgtos. Ribel Batista e Ismael Green, después de haber realizado el Curso de Mecánico de Helicópteros.

8-junio-56. Finalizan el Curso de Pilotos sin Limitaciones, los Ttes. 2° Roberto Meyer y Júpiter Pérez.

10-junio-56. El helicóptero BR-002 con el Tte. 2° Roberto Meyer y Cbo. Cloris Da Silva realizan demostración en Pando en un beneficio a la obra que realiza el Dr. Caritat.

15-junio-56. El Helicóptero BR-001, con el May. José Cardozo y el Cap. Walther Machado, concurren a una zona denominada Cerros de Mosquitos, donde se accidentó el PT-19 N° 621, falleciendo su piloto Cadete Roberto Mato, siendo sus restos transportados en dicho helicóptero hasta la Escuela Militar de Aeronáutica.

28-junio.56. El helicóptero BR-001, tripulado por el Tte. 2°. Roberto Meyer cumple una misión de rescate del Sr. Sencillo Rivero, herido en la Isla de Lobos, transportándolo hacia Laguna del Sauce donde posteriormente en el Ryan Navion N° 1903, fue trasladado hasta Carrasco.

8-julio-56. Regresan de EE.UU., los Ttes. 1os. Rufino Casella y Luis Duarte, que realizaran el Curso de Piloto de Helicópteros.

13-agosto-56. Se cumple en BR-001, con el May. José Cardozo y el Cap. Walther Machado una misión de reconocimiento en el HMC para ubicar una zona de aterrizaje para Helicópteros.

3-Septiembre-56. Pasa a prestar servicios en el Agrupamiento el Tte. 1° Rufino Casella.

3-septiembre-56. Durante un vuelo estacionario se accidenta en esta Unidad el helicóptero BR-002, tripulado por el Tte. 2° Júpiter Pérez y Cbo. Cloris Da Silva. Sin lesionados ni heridos y con varios desperfectos dicha aeronave.

12-septiembre-56. El BR-001, con el Cap. Walther Machado y Tte. 2° Júpiter Pérez cumplen una misión de búsqueda del pesquero "San José" que estaba "al garete", localizándose a 15 millas de Punta San Ignacio, y luego de informado el Apostadero Naval de La Paloma, siendo posteriormente remolcado por una unidad naval.

18 y 19-Septiembre-56. Visita la Unidad el Técnico de la Bell, Sr. Silvio Deyoreo, a inspeccionar al BR-002, accidentado el 3-Septiembre-56.

4 y 5-octubre -56. A solicitud del Jefe de la Base Aérea N° 1, el BR-001 equipado con camillas, tripulado por el Tte. 2° Roberto Meyer y siendo la hora 13:00, se dirigió hacia las costas del arroyo "Alférez", Departamento de Rocha, donde recoge y traslada en una de sus camillas el cuerpo sin vida del Tte. 2° Ismael Tello (su compañero de Promoción), que perdió la vida ese día mientras tripulaba el F-51 N° 268. Lo transporta luego hasta la Base Aeronaval "Cap. Curbelo", desde donde lo recoge un C-47, transportándolo hasta Carrasco. Se pernocta en Laguna de Sauce regresando a su base al otro día.



May. J.Cardozo y el Cap. W. Machado durante la demostración del H-47J

26-octubre-56. Se realiza una presentación y demostración del helicóptero Bell H-47J, el "Picaflor del Plata". Vuelan como observadores autoridades nacionales y señores jefes y oficiales presentes y la totalidad de los pilotos del Agrupamiento.

13-noviembre-56. Comienzan a volar los Ttes. 1° Rufino Casella y Luis Duarte.

Año 1957

29-enero-57. Regresa de los EE.UU. el Tte. 1° Alfredo Sosa.

24-marzo-57. Con motivo de cumplirse 50 años del primer vuelo de Santos Dumont, y culminando los actos celebratorios, de la "Semana de

Santos Dumont", se realiza un Festival Aéreo, frente a la Rambla de Trouville con la participación de aviones de las Fuerzas Aéreas de Argentina, Brasil y Uruguay y los helicópteros BR-001 y 002.

Aviones B-25J, hacen una demostración bombardeando un blanco ubicado en el agua frente a la Rambla. El BR-001, con el Tte. 2° Roberto Meyer, realiza lanzamiento de cohetes, montados sobre los esquíes del mismo, que fueran proporcionados por el Grupo de Aviación N° 2 Caza.

Más tarde en una demostración de paracaidismo Hubert Cheda cae sobre el agua y se acerca a rescatarlo una lancha PS-2 de la Prefectura. Las cuerdas de su paracaídas y Cheda son arrastrados por la hélice de la lancha, provocando su fallecimiento. El BR-002, con el Cap. Walther Machado se dirigen en su auxilio, pero nada se pudo hacer para salvarle la vida.

10-mayo-57. Se cumple una misión de búsqueda de la niña Wilma Andrada Orellano, perdida en Cerro Mulero, Río Negro; tripulación Cap. Walther Machado y Tte. 2° Júpiter Pérez.

22-mayo-57. El BR-001, tripulación Cap. Walther Machado y Tte. 2° Roberto Meyer, cumple una misión de rescate frente a la Punta Jesús María, Departamento de San José, donde estaba varado el remolcador "Boquerón". El día 23 sufre una falla en el motor, en vuelo mar adentro, rotura de válvulas y humeando se intentó y logró llegar hasta la costa donde aterriza en emergencia en la playa; utilizando el extintor se apaga el incipiente fuego. Concurre personal y en el lugar se le cambia el motor, trayéndolo en vuelo el Tte. 2°. Roberto Meyer y el Sdo. (TEA) Esteban Silvera.

25-junio.57. Entre los días 22 y 25 se cumplen misiones de reconocimiento con motivo de la desaparición de una aeronave SNJ de la Aviación Naval en áreas cercanas al Banco Inglés, Sur de la Isla de Flores y al oeste de la playa La Tuna. Tripulado por el Tte. 2° R. Meyer y el Tte.1° Alfredo Arbe de la Base Aérea N° 1.

Un avión C-47 del Grupo de Aviación N° 4 (Transp.), sobrevoló la zona mientras el helicóptero cumplía con su misión.

Año 1958

2-enero-58. El BR-002, tripulado por el Tte.1°. R. Casella y el mecánico Cbo. C. Da Silva, equipado con flotadores y camillas cumple una misión de evacuación, desde el muelle de Punta del Este a la Base Aeronaval "Cap. Curbelo", trasladando a un marinero, con probable fractura de columna. Luego, este es transportado a Carrasco por un avión C-47 tripulado por el May. Atilio Bonelli.

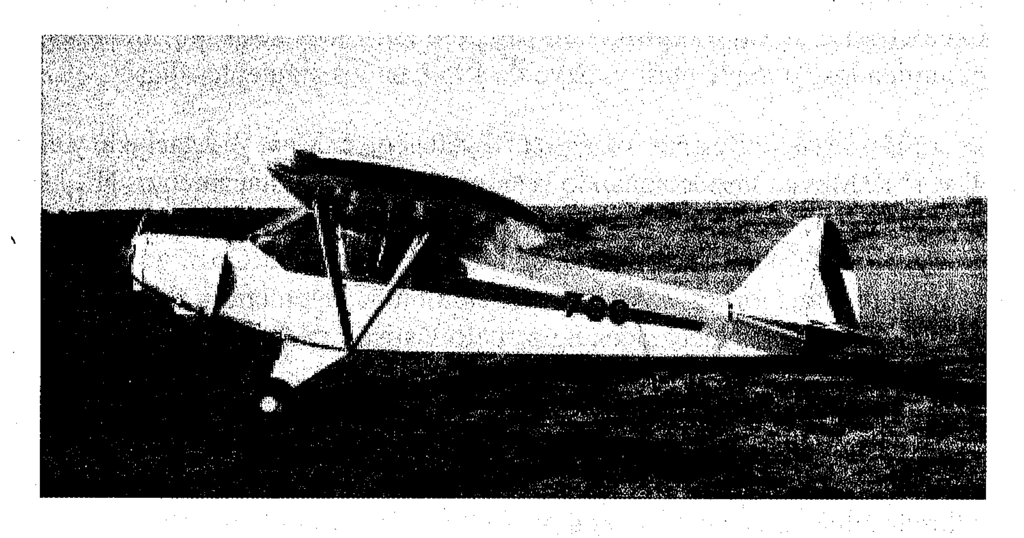
18-abril-58. Por Orden IGFA N° 462 de esta fecha, se asignan al Agrupamiento dos aeronaves Ryan Navion L-17B, Matrículas 1903 y 1904, esta última en reparación mayor en la DGTAG y S.

15-agosto-58. Por Orden IGFA N° 510, se asignan al Agrupamiento, dos aviones Piper L-21L, Matrículas 730 y 731, quedando a esa fecha integrado con el siguiente material de vuelo:

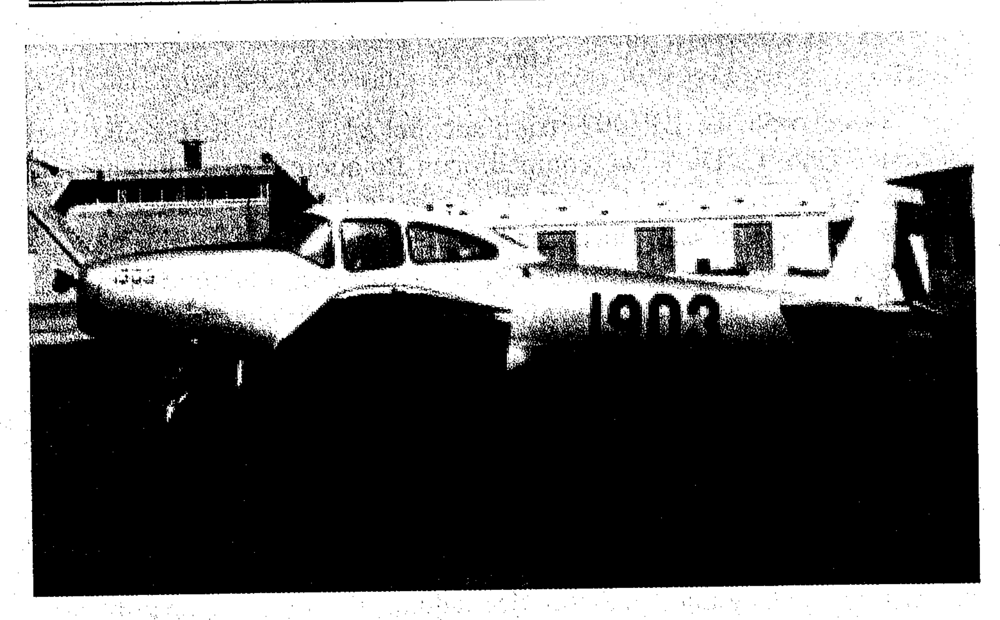
- 2 helicópteros Bell H-13G matrículas BR-001 y 002

- 2 aviones Ryan Navion L-17B, matrículas 1903 y 1904

- 2 aviones Piper L-21L, matrículas 730 y 731



Piper L-21L N° 730 rematriculado; anteriormente N° 530.



Ryan Navion L-17B N° 1903.

Año 1959

Con motivo de las inundaciones que soportaba nuestro País a causa de intensas lluvias, la Fuerza Aérea formaliza un Plan de Operaciones para hacer frente a esta contingencia disponiendo una serie de medidas, cumpliéndose durante abril y mayo de 1959, en los siguientes días:

11-mayo. Parte para Artigas el BR-002 con el May. W. Machado y el Tte. 1° R. Meyer, inspeccionando la situación de los Destacamentos N°. 11 y de Masoller, localizando personal de los destacamentos en Paso Lemos y Guayubira. Un AT-11 tripulado por los Caps. Federico Ortíz y Gerardo Maurente transportan a Artigas, herramientas, elementos de rescate, combustible y a los mecánicos Sgto. 1° R. Batista y Sdo. J. Caldera.

12-mayo. Se localizó a la Flía. del Sr. Almagio Rodríguez, aislada en las proximidades del arroyo Puntadita. Se transportaron víveres a los destacamentos de Paso Ramos y Cerrito, los que brindaron información sobre la situación en ese momento.

13-mayo. No se puede volar por el mal tiempo y se aprovecha para

inspeccionar el helicóptero.

14-mayo. Se hace cargo de las operaciones en esa zona, el May. Carlos Mercader, procediéndose luego de finalizada la inspección del helicóptero a su recarga y vuelos de prueba.

15-mayo. Se traslada el BR-002 al paraje La Rosada, donde se procede a evacuar a una familia que se encontraba sobre un bote, otros aislados, totalizando nueve, las personas evacuadas.

17-mayo. Se traslada de Tacuarembó, donde se encontraba operando el BR-002 hacia Paso de los Toros, cumpliéndose este día misiones de inspección.

18-mayo. Es relevado el Tte. 2° R. Meyer por el Tte. 2° J. Pérez que se encontraba operando en la zona de Treinta y Tres con el Piper N° 730.

19, 20 y 21-mayo. Se evacuaron 63 personas que se encontraban en la Represa Rincón del Bonete.

22-mayo. Es rescatado el Sr. Justino Rodríguez que se encontraba aislado. Parte con destino a la Base Aérea N° 2, para reparar una pérdida de aceite el BR-001, con los Ttes. 1° R. Casella y L. Duarte, regresando una vez efectuada el día 24.

23-mayo. Se evacuaron diez personas y se trasladaron 200 lbs. de explosivo.

25, 26 y 27-mayo. Ambos helicópteros procedieron al traslado de personal y abastecimientos en la Represa y se procede al relevo del May. W. Machado por el Tte. 1° A. Sosa.

28, 29 y 30. Se cumplieron similares misiones de transporte de personal y reconocimientos en la zona.

1°-mayo-59. Regresan a Boiso Lanza, el BR-002, con los Caps. L. Duarte y R. Casella. También el Tte. 2° J. Pérez en un avión T-6, quedando únicamente el BR-001 con el Cap. A. Sosa.

1 a 16 de mayo-59. Se cumplen innumerables misiones de transporte y de autoridades nacionales y extranjeros, Fidel Castro, Gral. Enrique Magnani y otros, periodistas, evacuaciones, traslados de personal y transporte de médicos, transporte de enfermos.

17 de mayo. Regresa el BR-002 a la Unidad.

Se totalizaron las siguientes horas de vuelos y consumos

BR-001 – 70.8 Nafta 3.540 lts. Aceite 145 lts.

BR-002 – 81.5 Nafta 4.830 lts. Aceite 176 lts.

Actividad de vuelo cumplida por los pilotos de helicópteros

- May. Walther Machado . . . . 48.5 hs.
- Cap. Alfredo Sosa . . . . 44.0 hs.
- Tte. 1° Rufino Casella . . . . 30.0 hs.
- Tte. 1° Luis Duarte . . . . 31.1 hs.
- Tte. 1° Roberto Meyer . . . . 31.6 hs.
- Tte. 2° Júpiter Pérez . . . . 30.7 hs.

"Para que otros puedan vivir."

"Ningún elogio será suficiente para la tarea de los Mosquitos Mecánicos."

Periódico "La Idea", Año XI, N° 3707
Montevideo, 29 de abril de 1959.

En junio de 1955 la Fuerza Aérea recibe un nuevo material de vuelo, inédito hasta ese momento: dos helicópteros H13G matriculados BR-001 y BR-002.

Estos helicópteros, fabricados por la Bell Aircraft Corporation, fueron diseñados para cumplir misiones de "...observación, reconocimiento, rescate y demás misiones de propósito general, como enlace, transporte de material, personal y entrenamiento" Revista Fuerza Aérea, Año II, N° 5, Montevideo,

junio de 1955. Artículo escrito por el Tte. 2° Luis E. Duarte., tareas que desempeñó con creces durante las inundaciones.

Contaba con un motor Franklin de seis cilindros refrigerado por aire y una potencia de 200 HP a nivel del mar. Su comando de vuelo era mecánico, implicando cierta dificultad adicional a la tripulación para volarlo.

Básicamente, este helicóptero era triplaza, aunque normalmente su tripulación era de solo dos personas. Su cabina era de una sola pieza, de plástico transparente. Su velocidad máxima permisible era de 90 MPH (unos 145 Kms. /hs.) y un alcance de 180 Millas. Contaba con un equipo de radio VHF que permitía mantener la comunicación en doble sentido. Con este material de vuelo se crea el 25 de julio de 1955 el "Agrupamiento Provisorio de Búsqueda y Rescate".

Si bien ya habían sido utilizados en varios rescates desde su llegada a la FAU, estos helicópteros fueron llevados al límite de la operación por sus tripulantes en abril de 1959, cumpliendo quizá con las tareas más difíciles y peligrosas entre quienes volaron en esas fechas.

Abejas al Rescate

El protagonismo de las abejas mecánicas comienza el día 11 de abril, cuando a las 07:20 de la mañana parten para Artigas en el BR-001 el May. (PAM) Walther Machado y el Tte. 1° (PAM) Roberto Meyer, ambos fundadores del Agrupamiento de Búsqueda y Rescate. En esos momentos el BR-002 se encontraba fuera de orden de vuelo por inspección periódica.

El vuelo se realiza con varias escalas debido a la reducida velocidad de crucero, realizando el siguiente trayecto: Aeródromo Boiso Lanza Base Aérea N° 2– Tacuarembó Artigas completando un total de 7.5 horas de vuelo. Antes de llegar a su destino inspecciona los destacamentos N° 11, el de Masoller, y los de Paso Lemos y Guazubirá. Estos destacamentos del Ejército Nacional estaban dispuestos en la frontera con el cometido de reprimir el contrabando de ganado. El AT-11 FAU 107 tripulado por los Capitanes (PAM) Federico Ortiz y Gerardo Maurente aterriza en Artigas llevando herramientas, elementos de rescate, combustible y mecánicos en apoyo al helicóptero.

Al día siguiente se hacen vuelos de observación detectando algunas familias aisladas siendo innecesaria su evacuación. Se transportan víveres al destacamento de Potrero Sucio y a una familia, los cuales se encontraban aislados pero seguros.

El día 13 no se efectúan misiones por mal tiempo, aprovechándose la situación para realizar una inspección de 50 horas. El cumplir con todos los requisitos de la inspección, supondría muchos días de inactividad en momentos en que esa inactividad no puede permitirse. Como solución, llevan al helicóptero a un terreno en la ciudad, y ante la mirada de varios curiosos se procede a una revisión abreviada la cual lleva todo el día, quedando pronta justo a tiempo para el primer rescate.

En la mañana del 14, una familia en Tranqueras está aislada por las aguas y refugiada en el techo de su vivienda. A la solicitud de rescate con carácter urgente, parte el helicóptero a rescatar tres mujeres y un hombre. Llueve y hace mal tiempo, con ráfagas de viento que superan los 70 km./h. (reglamentariamente no se podría volar con más de 50 km./h.). Evolucionando a baja altura el helicóptero rescata a las tres mujeres llevándolas a lugar seguro. Pero el hombre no quiere subirse a la máquina, por lo que el Tte. Meyer debe conversar con él y, agarrándolo del brazo y metiéndolo a bordo, lo "convence". Al día siguiente se realiza un vuelo de observación de la zona hacia Rivera, aún con mal tiempo. Se llevan dos tanques de 20 litros de combustible cada uno para reabastecerse y, cuando lo marca la aguja, bajan en un camino y usando sus propios impermeables para cubrir la boca de llenado, proceden al reabastecimiento del tanque.

El día 16 se recibe orden de proceder hacia Tacuarembó, realizando el mismo procedimiento de reabastecimiento bajo mal tiempo, partiendo también el AT-11 de apoyo hacia esta ciudad. Al arribo se recibe la información de que gente en el paraje La Rosada, cerca de donde se unen el arroyo Tacuarembó Chico con el río Tacuarembó, está en peligro, y hacia allá parte la abeja de metal. La tripulación procede al rescate de los que estaban en una situación crítica, apreciando la misma desde el aire: en un bote de goma hay tres mujeres y cuatro niños, dos de los cuales de pecho. Se procede inmediatamente a la evacuación salvando la vida de estas personas.

Al regreso a Tacuarembó se recibe la orden de trasladarse a Paso de los Toros al día siguiente. A su llegada a Paso de los Toros el día 17 y luego de reabastecido, se realizan vuelos de inspección y de transmisión de órdenes de evacuación. Al día siguiente arriba el Tte. 2° (PAM) Júpiter Pérez, relevando al Tte. Meyer.

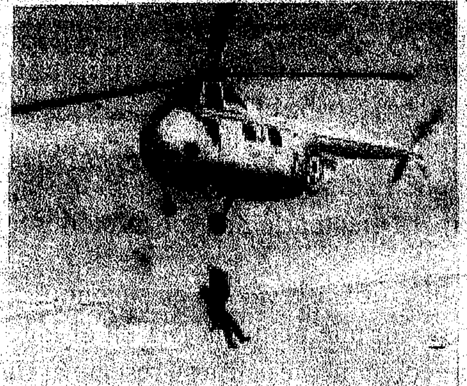
Y comienzan las evacuaciones desde el día 19, cuando trasladan a 10 personas, el 20 a evacuan a 23, y el 21, el día del puente aéreo, evacuan a 30 personas. Se van sumando a las tareas otros helicópteros, como uno enviado por la Fuerza Aérea Argentina, dos del rompehielos norteamericano Edisto y otro de nuestra Aviación Naval.

Cumplida la evacuación de la represa, los helicópteros quedan el aeroclub a las espera de órdenes. Probablemente este mismo día o al día siguiente (no teniendo el autor un documento que compruebe fehacientemente la fecha), arriba el BR-002, con los Ttes. 1° (PAM) Rufino Casella y Luis Duarte, sumándose a la flota de helicópteros del Aeródromo Militar de Emergencia. Esta misma tripulación traslada el 22 al BR-001 a la Base Aérea N°2, para efectuarle una reparación y regresando el 24.

El 22, en un vuelo de observación en su avión, el Sr. Sampayo divisa a un hombre desnudo en una pequeña isla en el lago aguas arriba, en la región de Achar. Inmediatamente sale a su rescate el BR-002. Al regreso, el salvado cuyo nombre era Justino Rodríguez, cuenta su historia: sorprendido por la inundación quiso salir a caballo, pero el animal asustado lo desmontó arrojándolo a la corriente. Logró despojarse de la ropa y buen nadador, logró llegar a la isla donde fue encontrado y que el agua cubriría en poco tiempo otra vida salvada por estas máquinas fabulosas y sus pilotos.

Entre los días 22 y 23, se practican más ensanches al terraplén; los helicópteros transportaron 3.000 kgs. de materiales, entre ellos explosivos, desde la estación Paris al sur del pueblo centenario, hacia el Rincón, además de traslado de personal afectado a la tarea del ensanche.

En cierto momento se llega a contar con un total de ocho helicópteros en la zona de Paso de los Toros: dos de la FAU, uno de la Armada, dos norteamericanos, dos argentinos y uno de Brasil, que es enviado a último momento el día 22.



Epopeya de los Helicópter[os]

Ningún Elogio Será Suficien[te para] La Tarea de los Mosquitos Me[cánicos]

Volaron cuando el reglamento decía no ✩ Con tanques supletorios recorrieron largos itinerarios ✩ Seis horas de evacuación en Paso de los Toros ✩ Una hora y 49 minutos en la represa de Rincón del Bonete ✩ Salvamentos en Tranqueras, La Rosada, Achar, Masoller, Paso Ramos, etc.

PASO DE LOS TOROS (Enviado Especial) — En el libro diario que llevan los pilotos de nuestra Fuerza Aérea encargados de los helicópteros BR-001 y BR-002 (B.R. son las iniciales de "Búsqueda y Rescate") está escrita la historia de toda una serie de pequeños dramas inadvertidos por la crónica o apenas referidos en ese par de líneas en que, durante días y días, los diarios fuimos informando de que en tal o cual lugar de la República tal o cual helicóptero rescató a tal o cual persona de la amenaza de las aguas...

Día 11 de Abril.

Día 12 de Abril.

Día 13 de Abril.

"Ningún elogio será suficiente para la tarea de los mosquitos me-

Con el correr de los días las tareas de evacuación y rescate se van aliviando, cambiando este tipo de vuelos por los de traslado de militares, jefes y funcionarios de la UTE hacia y desde la represa, debido a que se había transformado en una isla. Aunque no hay misiones urgentes, son numerosos estos tipos de vuelo, realizando además misiones de reconocimiento. Las máquinas extranjeras que habían acudido a la ayuda, luego del día 27 poco a poco retornan a sus lugares de origen al no ser tan necesaria su presencia.

El día 27 es relevado el May. Machado por el Cap. (PAM) Alfredo Sosa, quien queda a cargo de las aeronaves. El 1° de mayo regresa a su aeródromo base el BR-002 con los Ttes. Duarte y Casella y el Tte. Pérez regresa en un T-6. También este día termina sus funciones el May. Rodrigo, retornando a su unidad de origen la Base Aérea 1. Queda el BR-001 con el Cap. Sosa, quien días más tarde volaría con Fidel Castro por la zona, terminando sus tareas el día 17 de mayo.

La Odisea

Otras actividades cumplidas por aviones del Agrupamiento

Entre los protagonistas mencionados anteriormente, se encontraba el Tte. 2° (P.A.M.) Júpiter Pérez, quien con sus relatos nos traslada a la intensa actividad de esos días.

También fundador del Agrupamiento, da inicio a su actividad relacionada a las inundaciones el día 16 de abril, actividad que se extendió por varios días.

Ante una solicitud del Ministerio de Salud Pública (en adelante MSP), este piloto parte hacia San Gregorio, transportando medicamentos en el lugar del pasajero del FAU 530, un Piper PA-18 (Piper 150). Hace escala en Durazno, recarga combustible y continúa el vuelo hacia su destino, donde las condiciones meteorológicas son adversas. Vira hacia la izquierda con la intención de llegar por el lado norte del río Negro, pero ya la noche está cerca. Sobrevuela un poblado de aproximadamente 30 casas, y decide aterrizar previo pasaje

reglamentario. El lugar era la localidad de Cardozo, donde antiguamente pasaba el ferrocarril. No es difícil imaginar el revuelo que causó la llegada de esta aeronave.

Todo el pueblo fue a ver al avión y ayudaron a amarrarlo. Después de cenar, lo invitan a escuchar el informativo de una conocida emisora de radio, por la cual informaban de la llegada "...a San Gregorio de Polanco con las vacunas el avión que mandó la Fuerza Aérea...", pero éste estaba en otro lugar. Luego de pasar la noche, donde "...me trataron maravillosamente bien, dentro de las posibilidades que tenían..." según expresiones del piloto, éste remonta vuelo hacia su destino final al mejorar las condiciones para el vuelo, llegando a San Gregorio con las esperadas medicinas. Inmediatamente le es ordenado ponerse en contacto con el Comando a través de radioaficionados, donde le indican volver urgente a la Base N° 1 cortándose la transmisión sin obtener más datos, pero la orden ya estaba dada.

Una vez arribado en Base 1, debe salir de inmediato con equipo auxiliar y como líder de un helicóptero americano procedente del rompehielo "Edisto". Lo aprovisionan y decola para Treinta y Tres, donde habían grandes problemas en las arroceras. Estaba casi todo bajo agua, y debido al mal tiempo deciden poner proa a Laguna del Sauce para reaprovisionarse. Luego se dirigen a Rocha, donde pernoctan en el Batallón de Infantería N° 10, partiendo al día siguiente hacia Treinta y Tres. A las órdenes del Jefe del Batallón de Infantería salen de inmediato a cumplir misiones. Mientras el helicóptero americano rescataba decenas de personas, el Tte. Pérez desde su avión arrojaba comida envuelta en bolsas de nylon a los que se encontraban aislados, realizando varias misiones de este tipo hasta que se presenta un relevo en otro Piper PA-18, con órdenes de que nuestro protagonista se dirigiera a Paso de los Toros a relevar al Tte. Meyer.

Durante las evacuaciones, Pérez recuerda que en la gente había "...un espíritu de nerviosismo...", no sabían que hacer.

Se le daba prioridad a los ancianos, mujeres y niños. Muchas veces salieron con dos pasajeros, excedidos de peso. Llega una señora con su hijo trayendo a su mascota; la orden era no llevar nada "extra" y debían ser muy estrictos, "...si llevaba un perro, tenía que llevar ochenta..."; se negó a llevarlo dejando a un precioso pequinés. Continúan las evacuaciones quedando por último el operador de radio con su equipo quien cumplió servicio hasta el último momento, manteniendo comunicada a la zona de la represa con el resto del país. Hacia el aeroclub parte con este radio operador, quien al intentar poner en servicio el equipo, constata que se había olvidado del micrófono. Nuevamente parte Pérez hacia el Rincón a buscar este accesorio de vital importancia. Al llegar el agua ya había inundado la villa "...veía que las calles se habían desaparecido..." comenta, con lo cual aterriza en una zona en donde el agua no había llegado todavía, dejando en marcha al helicóptero por precaución.



Tte.1° R. Casella en el BR-002

Caminando con el agua por la cintura y adivinando dónde estaba la calle, se dirige hacia la torre donde estaba el equipo de radio. Encontró el micrófono y sobre la mesa ve que hay una naranja pelada, "...en el apuro el operador no se la había comido...", se la comió para estimularse y regresa hacia su máquina. Para su sorpresa no estaba solo en ese lugar, alguien lo estaba esperando: junto al helicóptero se encontraba aquel perrito pequinés que se había negado a llevar. Lo recoge y regresa al aeródromo con esta extraña carga. Toma al pequinés como mascota, cuyo nombre pasa a ser uno muy original: "Bonete". Mucha de la gente rescatada por Pérez fue trasladada al Parque de Vacaciones de la UTE en Minas. Esta gente le llevó noticias del piloto a sus familiares que residían en esta ciudad. También reconoce la extraordinaria labor que realizaron los radioaficionados manteniéndose 24 hs. al aire en tres o cuatro turnos, quienes muchas veces transmitían noticias de los familiares.

Recuerda que la vida era bastante sacrificada; a veces iban a la ciudad y la gente, los pilotos civiles, les ofrecían víveres. No se olvida de la angustia por la que pasaron muchos evacuados: "...el momento de las familias cuando se separaban (...) era terrible, si había un matrimonio con hijos, salía la madre con un hijo (...) y después salía el padre con el otro hijo, o debía quedarse hasta último momento (...) venían en coche y tenían que irse con una bolsita...".

Finalmente cuando es relevado, se lleva a su mascota en el T-6. Se toma un servicio especial de tren hacia Minas, escondiendo a "Bonete" en una bolsa y como si supiera lo que estaba pasando, éste mantiene una buena conducta. El día 2 de mayo en el Parque de Vacaciones de la UTE visito a muchos de los evacuados, quienes "...quedaron locos de la vida y lo rodeaban...". Los que no podían creer lo que veían fueron los dueños originales del pequinés...

Extractado del libro "Las Inundaciones de 1959" de José Abellá

Año 1960

1° de Marzo 1960.- Son designados para prestar servicios en el Agrupamiento, los Sres Ttes. 1os. Edwin Noble, Héctor Salas y Servando Cid de la Paz. Los mismos, luego de integrase a sus nuevos destinos internos, comienzan a recibir los cursos Teórico y de vuelo, asignándoseles los siguientes Instructores de vuelo: Cap. R. Meyer, Cap. R. Casella y Cap. L. Duarte respectivamente.

Continúan los vuelos de entrenamiento y misiones permanentes de transporte de Autoridades diversas, destacando la instrucción de Vuelo recibida por el Sr. Inspector General de la Fuerza que pasamos a narrar:

Luego de ser ascendido a Brigadier y confirmado en el cargo que desempeñaba accidentalmente como Inspector General de la Fuerza Aérea, el 22 de marzo de 1960, el Brigadier Conrado A. Saez, inicia y comienza a recibir completa instrucción teórica y práctica de vuelo en helicópteros H-13G en el Agrupamiento Provisorio de Búsqueda y Rescate.

Fue designado el Cap. Roberto Meyer como su instructor y fue quien le diera las clases teóricas de Aerodinámica, Mecánica y de Pilotaje.

Paralelamente a las mismas, fue recibiendo la instrucción de vuelo, y una vez cumplidas aproximadamente 16 horas de vuelo de entrenamiento realiza su Primer Vuelo Solo en Helicóptero en el Aeródromo Militar "Cap. Boiso Lanza", donde tenía su asiento el Agrupamiento.

Luego de su vuelo sólo, continúa volando y recibiendo prácticas complementarias mas avanzadas y realizando alternativamente una serie de vuelos entre los que destaco los que realizara llevando como pasajero al Director General de Talleres, Almacenes Generales y Servicios Cnel. Dante Paladini.

Fue realmente un gran honor para el incipiente Agrupamiento el deseo del Brig. Conrado Sáez, recibir instrucción de vuelo en helicópteros.

En lo personal, fue una enorme responsabilidad y satisfacción el haber cumplido dicha tarea, que nunca pensé en esa posibilidad que permitía integrar, a la muy reducida de pilotos de helicópteros, y a la vez destacar el



Con el Sr. Inspector General de la Fuerza Aérea, Brig. Conrado Sáez, primer Comandante piloto de helicópteros.

hecho de ser el primer Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea, entonces Inspector General, recibir instrucción de vuelo y obtener su Título de Piloto con Limitaciones, como era de estilo acceder durante la primera fase del curso de piloto en Helicóptero.

Eran tres las categorías otorgadas a los Pilotos de Helicóptero:

-Piloto con Limitaciones

-Piloto sin Limitaciones

-Piloto Instructor

Durante este periodo se cumplieron múltiples misiones con los helicópteros y aviones asignados, destacándose los vuelos sanitarios que se cumplían casi a diario en los aviones Piper 530 y 531 de nuestro Agrupamiento, asistiendo a niños con Tos convulsa.

Estos, consistían en vuelos de duración aproximada de 30 minutos a una altura de 2.000 pies, sobrevolando la zona de control del Aeródromo. Su resultado en la mayoría de los casos eran muy satisfactorias y los niños, ya en tierra a su regreso desaparecían los síntomas de su afección.

Año 1962

Años, caracterizado por la finalización de los cursos de vuelo, como piloto sin restricciones a los Oficiales asignados.

También lo fueron los numerosos vuelos no solo aquéllos, en cumplimientos de misiones de entrenamiento, y asimismo los cumplidos en misiones de transporte, reconocimientos varios, en helicópteros y aviones asignados.

Nos referiremos a una misión cumplida con motivo de la Clausura de Cursos de la ETA en Diciembre de 1962 y que protagonizada por el Sr. Cap. Luis Duarte, durante una demostración muy especial que fuera reeditada posteriormente en un Festival Aéreo realizado en Melilla, transcribiendo la nota, realizada por un espectador, Sr. Carlos Alamo - ex alumno de la materia Inglés que dictara el autor, en la Escuela Técnica de Aeronáutica-, inserta en el Diario Digital de Noticias del Grupo Simbólico 346 Nº 162 el cual extractamos:

"Mientras el maestro daba vueltas y piruetas sobre el público en Melilla nadie reparó en una humilde viejecita que al parecer con gran curiosidad, comenzó a mirar al helicóptero Bell que desde la mañana temprano, estaba estacionado en un costado. Pese a que el aparato tenía una valla de cuerdas, la anciana, luego de un instante de indecisión, se las ingenió para pasar por debajo y ponerse a mirar el interior de la cabina. Puso sus dos manos al costado de la cara, y pareció observar todo detenidamente. Se la veía embelesada por detrás de su pañoleta gris.

Al joven soldado que estaba de guardia junto a la máquina, le pareció ridícula la imagen de la vieja de pollera larga y bastón. No fueron pocos los presentes que comenzaron a reírse de la mujer y a gritarle cosas. Ella pareció no escucharlos, y el soldadito de guardia se animó a hacerle una guiñada a una chiquilina que había descubierto a un costado. Tan entretenido estaba en la fémina, que no advirtió que por detrás suyo, la vieja curiosa se había trepado a la carlinga del viejo Bell 47.

Recién cuando el motor tosió y las aspas comenzaron a girar lentamente, se volvió y horrorizado corrió presuroso para bajar a la mujer. Fue imposible. Ella ya había cerrado por dentro. La gente comenzó a gritar despavorida y a alejarse preventivamente de la máquina que ya aparecía con su motor a pleno régimen. Un Teniente y un Sargento, totalmente estupefactos, corrieron y con desesperación, trataron que la mujer abriera la puerta por dentro. Otra vez resultó vano el intento.

El público presente en el aeródromo y enterado ya del incidente, corrió a buscar un lugar seguro. Para todo esto, la mujer dentro del helicóptero se tomaba la cabeza y hacía gestos desesperados para que la sacaran de allí. Todo llegó al paroxismo cuando el Bell de pronto dio un imprevisto salto en el aire y arremetió contra unos galpones del fondo. Para hacer todo aún más dramático, comenzaron a sonar las sirenas de los camiones de los bomberos que se acercaron a la pista.

No había nadie que no presintiera el inminente desastre, sobre todo cuando el helicóptero enfiló derecho hacia la gente y el vendedor de garrapiñadas creyó que lo más seguro era echar cuerpo a tierra. Una y otra vez, la máquina voladora giraba sobre sí misma, subía y bajaba en una maraña de incomprensibles maniobras jamás



vistas, siempre con la vieja adentro.

En cada movimiento, parecía empeñarse en dirigirse sobre la gente. Recién luego de dos o tres minutos interminables, el Bell finalmente pareció estabilizarse y comenzó a descender lentamente

sobre el eje de la pista. El público observaba ahora en silencio, pensando que únicamente Dios y todos sus santos habían evitado una tragedia. No había nadie que no observara con curiosidad aquella escena bizarra. Allí fue cuando los uniformados se detuvieron de improviso para comenzar a reírse estrepitosamente.

Cuando la decrépita ancianita también comenzó a sonreír, ya nadie entendía más nada. Salvo, cuando claro está, la larga pollera cayó del todo junto a la pañoleta y dejó apreciar con claridad, la cara regordeta de un hombre que hasta un momento antes había escondido sus ropas de la Fuerza Aérea, bajo ropas femeninas.

Algunos refunfuñaron sintiéndose engañados; otros, los más, rieron y aplaudieron a rabiar aquella especie de comedia dramática, que a lo que pudo suponerse, jamás significó en realidad peligro para nadie. Los actores habían jugado esta vez, una escena que lejos de ser marcial, los había transformado por algunos minutos, en excelentes actores de reparto.

Cuando todo terminó al fin, el vendedor de garrapiñadas todavía estaba buscando tirado entre los pastos, su abultado monedero con el producto de sus ventas del día. Fue en verdad, el único espectador que lamentó haber ido esa tarde a ver un espectáculo aéreo."

Carlos Alamo

Año 1963

Al final de este período, un luctuoso acontecimiento afecta a nuestro Agrupamiento, cuando pierden la vida dos de sus integrantes cuando concurrían a salvar una vida en peligro en el mar.

El 15 de noviembre, con motivo de celebrarse un nuevo aniversario de la Armada Nacional en la "Plaza de la Armada", en Punta Gorda, uno de los homenajes a realizarse era para con los Caídos en Acto de Servicio.

Apostados en frente se encontraban la corbeta "Maldonado" P.C. 1, encargada de la efectuar la salva de 21 cañonazos, durante la cual desde el Helicóptero Bell H-47G 051 perteneciente a la Aviación Naval arroja al

mar una corona de flores simultáneamente.

También concurrían en adhesión a tal fecha una formación de aviones compuesta por un PBM A-811, tripulado por el C/F Luis Rivero y C/C Luis Chiaparro y cuatro SNJ, a cargo del Director de la Escuela de Aviación Naval, en el A-254, C/C mayo Villagrán y como observador el G/M Nestor Mielniczuk.

Mientras se dirigían a cumplir el desfile aéreo programado, y a la altura del Balneario Jaureguiberry, este avión sufre fortísimas vibraciones iniciándose fuego en el motor, motivando que los mismos se arrojaran en paracaídas.

De inmediato el C/F Luis Rivero, comunica dicho insuceso a su Base. Enterados en la Base Aérea N° 1 de lo que estaba ocurriendo se solicitó la partida de un helicóptero en auxilio de los pilotos que se encontraban debatiéndose en el oleaje de un mar embravecido

Ante tal situación se dispone la salida del helicóptero BR-001, que ese encontraba circunstancialmente en Carrasco, el cual luego de reabastecido parte al lugar del accidente sin otro elemento que una cuerda que se le fuera facilitada en la Base por el Alf. Ricardo Zecca.

Apenas llegan al lugar del hecho ubican al G/M Mielniczuk, al cual le habían arrojado una cuerda logrando aferrase a ella. Pero luego una ola da sobre el helicóptero volcándolo pudiendo los pilotos salir del mismo, pero no logran mantenerse a salvo pereciendo en su intento de salvar otra vida en peligro

Días más tarde, el 28 de noviembre de 1963, por Orden de la Inspección General de la Fuerza Aérea N° 943, se dio lectura en todas las Unidades de la Fuerza Aérea, sentidas palabras recordatorias expresadas por tal luctuoso y heroico acto.





May. (P.A.M.) Juan A. Dobrich y Cap. (P.A.M.) Luis E. Duarte

Al cumplirse un mes de sus desapariciones físicas, se realiza un homenaje en el Balneario Jaureguiberry, transcribiendo las sentidas palabras pronunciadas por el Jefe Accidental del Grupo de Av. N° 5 Búsqueda y Rescate, Cap. Roberto Meyer:

13 de noviembre de 1964

"Quizás, palabras y situaciones, a fuerza de repetirse pierden su frescura original y su profundo contenido.

El día de hoy, deslizándose en secuencia normal y hasta monótona de tiempo, no tendría relieve inusitado en nuestras vidas sino el común esfuerzo en nuestras respectivas tareas.

Sin embargo, la situación de estar reunidos aquí y estas palabras, bañadas por un luminoso recuerdo de dos hombres que con su ejemplo, se elevan haciéndose por ellos y para ellos nuevas y únicas.

Así, ese recuerdo que nos agrupa borra todo signo cotidiano, nutriendo en nuestros pechos mejores y más profundos anhelos.

No nos hemos reunido para hacer un detalle o exégesis de sus vidas, sino y para simplemente, con la misma llaneza y calor que transcurrieron sus vidas físicas, traer a nosotros su generoso espíritu.

Y esa esencia, historia o resumen de su transcurrir en el mundo, ese espíritu solo puede acabadamente modelado en frases, con el trazo escueto y vital de sus últimos momentos.

El May. Juan A. Dobrich y el Cap. Luis A. Duarte partieron, no en el holocausto de salvar vidas, sino en el impulso maravilloso, irreflexivo de la esperanza de hacer algo por otros hombres como ellos que se debatían en manos el infortunio.

Por esa esperanza, sólidamente compenetrados de su enorme responsabilidad, marcharon al final de su corto camino.

No hubo dudas ni temores, ni una sombra de humana vacilación paso por sus pechos, sonrientes, bendiciendo la suerte que les proporcionaba la más ambición de sus corazones generosos, realizaron su última tarea.

Tarea que hoy y siembre, estará continuada y elevada por su ejemplo, en aquellos que hoy somos depositarios y discípulos de su desinteresado ideal.

Y esta breve anécdota, es impacto de gloria, trampolín que lanza su recuerdo, más allá de las pequeñeces e imperfecciones de nuestra tierra, para gravarse en la historia ya imperecedera de la Fuerza Aérea.

Presentes y ausentes, aquellos que os conocimos, Juan Dobrich y Luis Duarte, unidos por la fuerza del cariño que supisteis inspirar en el escenario de vuestra hazaña, recogemos el telón de nuestros más íntimos pensamientos.

Construimos la frase no pronunciada, la palabra aun inédita el sentimiento virgen en nuestra ofrenda. Olvidemos nuestros humanos egoísmos, mitigando el dolo que produce el vacío que os dejaron vuestras presencias físicas, superados de tanta debilidad, alzamos la mirada y la extendemos sobre la inmensidad donde hoy descansan, y sonrientes damos justicia al hermoso destino que os toco vivir.

"Dar por el hombre todo, y al sentirse entregados, ofrendar su vida."

CAPITULO XI

Traslado y Nueva Denominación del Agrupamiento

Grupo de Aviación N° 5 (Búsqueda y Rescate)

Por Orden de la Inspección General de la Fuerza Aérea Nº 954 de 24 de diciembre de 1963, se le asigna a este Agrupamiento un nuevo asentamiento en Carrasco, dependiendo de la Base Aérea Nº 1, y pasando a denominarse Grupo de Aviación Nº 5 (Búsqueda y Rescate)

Luego de recibida dicha Orden se procede, luego de los saludos de rigor, en los primeros días de este año, al traslado del ex Agrupamiento a la Base Aérea Nº 1, sita en el Aeropuerto Internacional de Carrasco, accidentalmente a cargo del Cap. (Av.) Roberto F. Meyer.

Conjuntamente con el personal de oficiales y aerotécnicos y equipamientos se traslada el siguiente material de vuelo:

Helicóptero BR - 002

Aviones Piper 530 y 531

Ryan Navion 1903

Una vez establecidos, se recomenzaron las tareas de instrucción de vuelos y se procedió a reglamentarse nuevas normas operativas para los requerimientos de salvamento a emplearse, ya sea en tierra o mar. A la vez

se equiparon los helicópteros con nuevos medios de salvaguarda para los pilotos.

Con la asignación de nuevos pilotos al Grupo, Alfs. Edward Castro, Juan C. Sienra y Servando Cid de la Paz se daba un nuevo impulso al Grupo que contaba con solamente tres pilotos, iniciándose nuevos cursos teóricos y de vuelo en el helicóptero BR-002.

En junio de este año, es designado el May. (Av.) R. Meyer para concurrir al Simposio sobre Búsqueda y Rescate a realizarse en la Base Albrook de la USAF, en la Zona del Canal de Panamá.

A la misma concurrieron delegados de casi todos los países de Centro y Sudamérica y del mismo se recogieron diseños y equipamientos requeridos, que sirvieron para la instalación del Primer Centro Coordinador de Búsqueda y Rescate ubicado en nuestro Grupo de Helicópteros

Por su ubicación, con los nuevos helicópteros a recibir y el hecho de encontrarse en el área de Carrasco se conjugaban así casi todas las facilidades que permitían proyectarlo. Como tarea prioritaria se procedió a desarrollar nuestro primer Centro Coordinador de Búsqueda y Rescate en la Sección Operaciones del recientemente formalizado Grupo.

El mismo contaba además de la bibliografía, Manuales de Operación y cartas correspondientes, el equipamiento de radio completo con frecuencias aeronáuticas y de auxilio, estableciéndose enlaces y coordinaciones con la Torre de Control del Aeropuerto de Carrasco, Bomberos, etc., además de las efectuadas con las unidades de la Fuerza Aérea.

El proyecto de este Centro fue elevado y aprobado por el Sr. Inspector General de la Fuerza.



Oficiales de Centro y Sudamérica presentes en el Primer Simposio de Búsqueda y Rescate, realizado en la Base Aérea de Albrook, en la Zona del Canal de Panamá.

CAPÍTULO XII

Arribo de Nuevo Material de Vuelo

El 25 de Julio de 1964, fueron recibidos, por parte de la Misión Aérea de los EEUU, a través del Pacto de Ayuda Mutua con nuestro país, dos nuevos helicópteros Hiller H23F, Modelo UH12E-4

Con cabina más amplia y mejor equipado permitía el transporte interiormente para una persona en camilla y/o, 2 y/o 3 pasajeros, además del Piloto, según requerimientos.

Es propulsado por un motor Lycoming de 6 cilindros opuestos VO 540-9 de 305 HP, ubicado verticalmente y capacitado para un peso de decolaje de 1.400 kgs. Y velocidad de crucero 140 mph.

Puede transportar cargas hasta 600 kgs. en gancho de carga externa y está equipado con un sistema de alta voz muy útil y necesario para el cumplimiento de sus misiones.

Fueron transportados semi armados con las palas y el rotor principal desarmados, en aviones Hércules de la USAF.

Previamente a su llegada ya se encontraban en el país el Instructor Capt. U.S.ARMY Howard L. Premo, Jefe del team móvil de entrenamiento y el mecánico Sgt. U.S. ARMY Victoriano Padilla, procedentes de Fort Rucker, EE.UU.

Los mismos fueron ensamblados rápidamente con personal

aerotécnico del Grupo y por el Sgt. V. Padilla, y una vez puestos en Orden de vuelo, comenzó la instrucción de vuelo a los pilotos del Grupo y la correspondiente al personal aerotécnico.

Luego oficialmente los mismos pasan a integrar el material de vuelo del Grupo, según Orden IGFA N° 984 del 10 de Agosto de 1964, los Helicópteros Hiller H 23F Matrículas 026 y 027.

La Ceremonia Oficial de entrega de estos helicópteros Hiller por parte de la Fuerza Aérea de los Estados Unidos de América a la Fuerza Aérea Uruguaya se realizó el día 21 de Agosto de 1964, en la Inspección General de la Fuerza Aérea, en el Aeródromo "Cap. Boiso Lanza".-



Los integrantes del Grupo de Aviación N° 5 (B y R) con los Instructores Cap. M. Hernández, Tte. 1° M. Olivera, Tte. 2° J. Sienra, Sgt. U.S.ARMY V. Padilla, May. R. Meyer, Capt. U.S.ARMY H. Premo, Tte. 2° O. Castro, Tte. 2° S. Cid de la Paz



May. R. Meyer y Capt. U.S.ARMY H. Premo en instrucción de vuelo.



May. R. Meyer, Sgt. ARMY V. Padilla , Sgto. D. García Piedra.



Cap. M. Hernández en el H-23F N° 026, equipado con flotadores.

MISION AEREA DE LOS EE. UU. DE AMERICA
EN LA REPUBLICA O. DEL URUGUAY
INSPECCION GENERAL DE LA FUERZA AEREA

URUGUAY 1238
MONTEVIDEO, URUGUAY

21 de agosto de 1964

ASUNTO: ENTRENAMIENTO DE TRANSICION PARA HELICOPTEROS H-23F

Habiendo completado satisfactoriamente el Entrenamiento de Transición para Piloto de Helicópteros H-23F, se expide este certificado al

CAPITAN HECTOR SALAS

Otorgado en Montevideo, Uruguay, a los 21 días del mes de agosto de 1964.

Robert R. Little
ROBERT R. LITTLE
Coronel, USAF
Jefe de Misión

Howard L. Premo
HOWARD L. PREMO
Capitán, U.S. Army
Jefe del Team Móvil
de Entrenamiento

Certificado otorgado al Cap. H. Salas acreditando la instrucción de vuelo recibida capacitándolo para operar en helicópteros Hiller H-23F.



El Inspector General de la Fuerza Aérea

tiene el honor de invitar al ......Señor Jefe del Grupo de Búsqueda y Rescate Mayor Don Roberto F. Meyer......

a la ceremonia de entrega de los Helicópteros Hiller por parte de la Fuerza Aérea de los Estados Unidos de América a la Fuerza Aérea Uruguaya, que se realizará el día 21 de Agosto, a la hora 10.00 en la Inspección General de la Fuerza Aérea.-

Cno. Pedro de Mendoza 5553.-

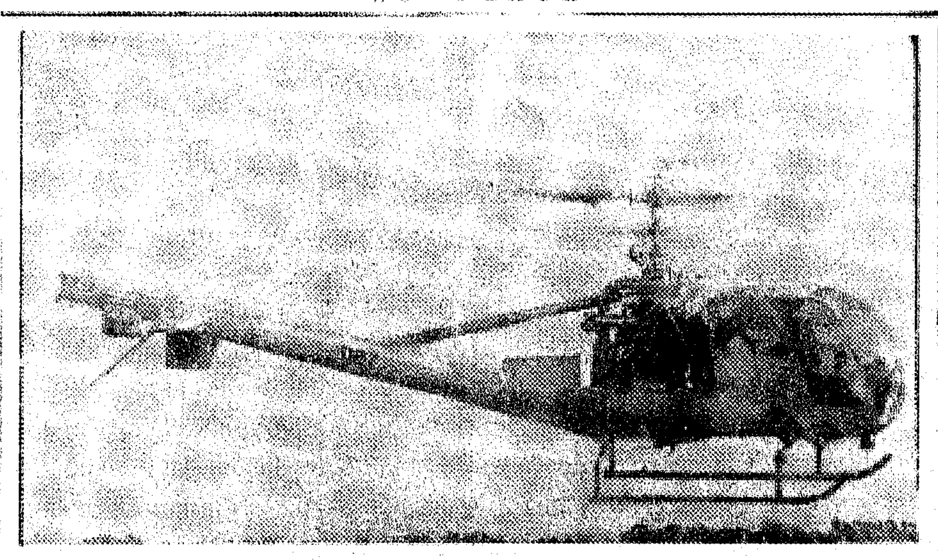
Invitación cursada.

ACCION — Montevideo, viernes 21 de agosto de 1964 — Página

Entrega de Dos Helicópteros Para Nuestra Fuerza Aérea

Diario Acción del 21 de agosto de 1964.

EL PLATA



DOS HELICOPTEROS PARA LA F.A.U.

La Fuerza Aérea Uruguaya, recibió hoy dos nuevos helicópteros Hiller, enviados por su similar de Estados Unidos. Con ellos, la FAU podrá cumplir con mayor éxito su misión de búsqueda y rescate en todo el territorio nacional, tal cual lo vienen haciendo con otros dos aparatos, desde el año 1955, habiendo salvado desde esa fecha, numerosas vidas en todos los casos que tuvo oportunidad de actuar la brigada que esa Fuerza creó a los efectos. El nuevo helicóptero, con una carga completa de 2.300 lbs., hace decolajes verticales a razón de 840 pies por minuto, hasta 1.350 pies sin problemas alguno, continuando su ascenso vertical hasta 7.500 pies, cumpliendo así su extraordinario poder ascensional. Tiene en su interior, comodidades para el transporte de heridos y puede llegar a lugares cuyo acceso es imposible para otros aparatos o vehículos. Vemos en la foto, a uno de los helicópteros entregados hoy

CAPÍTULO XIII

Rescate en el Mar de Siete Tripulantes de dos Chatas

Primer Salvamento con los Nuevos Helicópteros

El 2 de octubre de 1964, a raíz del fuerte temporal que azotaban nuestras costas, con vientos de hasta 120 kms. se recibe un pedido de auxilio cursado por las autoridades navales, para rescatar a tripulantes de las chatas argentinas "Doña Inés" y "Santa María", que se encontraban varadas en el Río de la Plata, en el Banco Santa María frente al paraje Rincón del Pino en el Departamento de San José. En las mismas se encontraban cuatro y tres tripulantes respectivamente en crítica situación, tratando de capear el temporal, al que con inusitada violencia enfrentaban.

En situación similar se encontraban los tripulantes del remolcador argentino "Motoarena", que dada la gravedad de la situación abandonaron la nave y a nado pudieron en un esfuerzo desesperado llegar a la costa, no pudiendo salvarse uno de los mismos que llega inconsciente y fallece cuando es transportado hacia el hospital de la ciudad de Libertad.

También había partido en su auxilio un embarcación de ADES, pero por las condiciones del tiempo no pudo llegar acercarse a brindar el salvamento de sus tripulantes.

A primera hora de esa mañana parte el helicóptero Hiller H-23G 026, tripulado por su Jefe de Grupo May. R. Meyer, quien una vez llegado al

lugar, se acerca a las chatas y por el equipo de alta voz, con que estaba equipado, da las indicaciones a los tripulantes para introducirse en la linga con que serían izados y transportados colgados de la misma hasta la playa.

Uno a uno fueron así izados y transportados hasta la playa siendo ellos:

De la Chata "Doña Inés" a los señores: Pastor Caballero, Pedro Chávez y Cirilo Cantero.

De la Chata "Gaboto" a los señores: Asdrúbal Zeballos, Pedro Olmos, Epifanio Ramírez y Antonio Godoy.

Confieso que esos fueron los momentos más difíciles en mi vida ya que transportar colgado un ser humano, siete veces y con hipotermia, kilómetros hasta llegar a la playa y depositarlos, se requería no solamente de una indescriptible seguridad y confianza en esos momentos, sino también el lento desplazamiento para evitar su desprendimiento y la altura mínima para abarcar cualquier imprevisto que provocara descolgarse de la linga en la que se encontraban colgados sujeto a los giros y vaivenes que los afectaban durante su traslado. Recordando al primer rescate en Bell del Capt. Christie y el que se realizara, nos quedaba el sabor amargo, de no haber podido disponer de un helicóptero de mejores condiciones y grúa, lo que hubiera simplificado estos rescates, evitando y previniendo una tragedia más a la que ya estaban viviendo estos náufragos.

Destaco muy especialmente que en todo momento estuvo sobrevolando la escena del rescate un C-47 al mando del Sr. Jefe de la Base Aérea N° 1, Cnel. Atilio Bonelli, situación vivida en el Banco Inglés, y ahora repetida de la vivida en San Ramón, cuando tuvo que, en circunstancias también adversas, brindar su presencia y permanente apoyo moral.

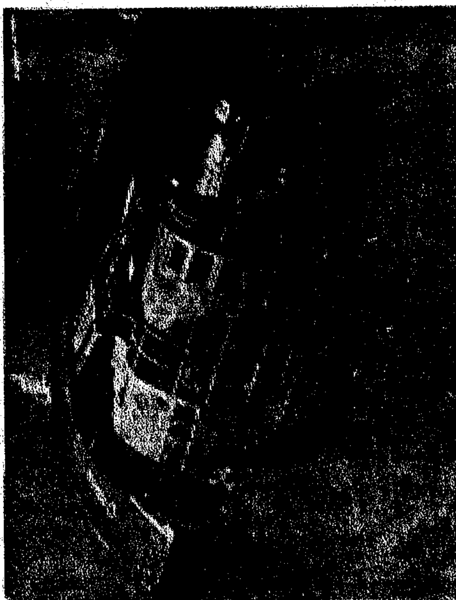


Óleo alusivo al rescate de los siete náufragos de las chatas en el Río de la Plata por la Sra. Dora Salvatierra de Meyer, que se encuentra en el Escuadrón Aéreo Nº 5 (Helicópteros).

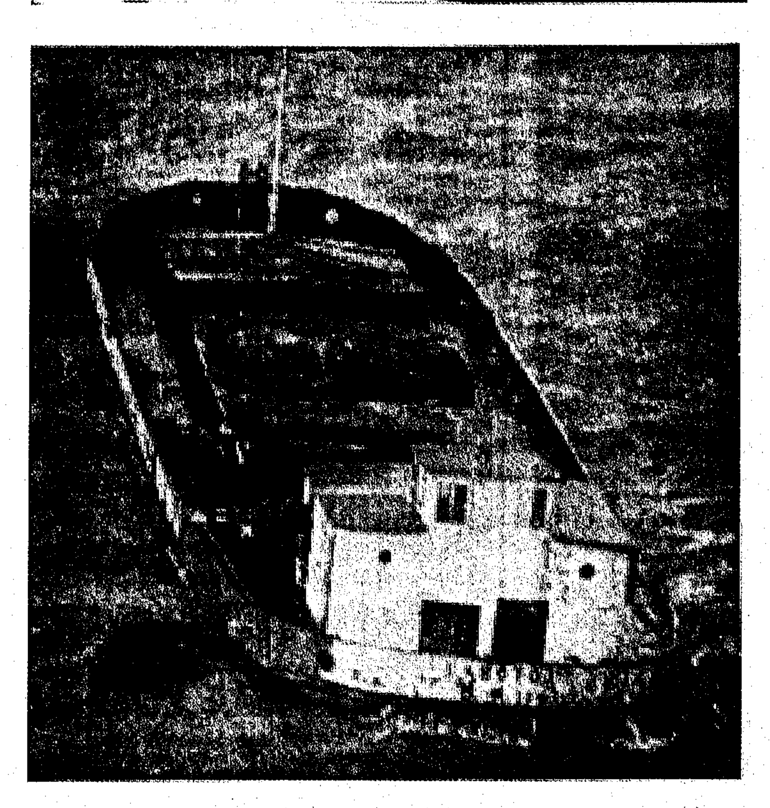
LA MAÑANA

Rescataron a los Tripulantes de las Chatas

Mientras los Marinos Permanecen en San José, Consideran Perdidas 2 Naves



PAGINA 6 —



Semi hundida se ve a la chata "Caboto" cuyos tripulantes vivieron horas de dramática expectativa a la espera del salvataje que luego tuvo lugar por elementos de la Fuerza Aérea. – (Foto de Casaguès Hernández)

... DE OCTUBRE DE 19.. — EL PLATA

Fueron rescatados con un helicóptero los siete tripulantes de las chatas varadas

ANGUSTIOSOS MOMENTOS POR CAUSA DEL TEMPORAL

Fragmento de la Intervención del Consejero Nacional, General Oscar D. Gestido, en la Sesión del Consejo Nacional de Gobierno del día 13 de octubre de 1964

Acta Nº 196

Acuerdo con el Ministro de Defensa Nacional

Salvataje marítimo por parte del Grupo de Búsqueda y Rescate Nº 5 de la Fuerza Aérea

Señor Gestido: *No quiero dejar pasar más tiempo, porque han transcurrido varios días, sin expresar mis felicitaciones a los Miembros del Grupo de Búsqueda y Rescate, que hicieran el salvataje de todos los tripulantes de las areneras "Doña Inés" y "Gaboto" y del remolcador "Motoarena", que las conducía.*

Fue en realidad un salvataje hecho con tal precisión que, a mi entender, técnicamente, enorgullecía a cualquier País.

El Grupo de Búsqueda y Rescate Nº 5, que pertenece a la Base de Aeronáutica Nº 1, iba con su Jefe al frente, Mayor Roberto Meyer, tripulaba el otro helicóptero el Teniente 2º Miguel Olivera, con la asistencia de otros miembros de la Base Aérea Nº 1. El acto del salvataje se hizo en tiempo, con todos los elementos que acabamos de recibir, dirigiendo un alto parlante a la gente que se encontraba en peligro, con un tiempo adverso, con un orden perfecto, demostrando una asimilación y dominio del nuevo material y a los nuevos métodos, realmente admirables.

En medio del silencio con que trabajan las Fuerzas Armadas, en ocasiones como la presente, el Superior debe decir su palabra de encomio y felicitación, así como expresa lo contrario cuando no está conforme con la labor realizada.

A estos Jefes y Oficiales que se han portado tan bien, que en la labor realizada han hecho honor al País, (y no solo por la

labor cumplida, sino en la utilización de un material que acaba de llegar y al cual se ha adaptado perfectamente), a esta gente joven y decidida, le expreso mi felicitación frente al salvamento de siete vidas, hecho con toda decisión y modestia, realizando a mi juicio una obra maravillosa que hubiera enorgullecido a cualquiera...

Señor Penadés: *Apoyado*

Señor Gestido: *... País de Europa y América con todos los materiales que tienen a su disposición. Creo que se ha hecho un buen trabajo, se han salvado vidas humanas y estos Oficiales y sus Superiores y Subalternos, deben estar enterados de que el Consejo está conforme con su actuación.*

Señor Penadés: *Apoyado*

Estas manifestaciones fueron aprobadas por el Consejo en pleno (14 de octubre de 1964).

Nueva misión de salvamento.

El día 31 de octubre nuevo temporal pone en peligro a varias naves. Llega a la Base Aérea Nº 1 el propietario del Parador "Isla de Flores", ubicado en la barra del arroyo Pando y comunica que una embarcación se debatía en el fuerte oleaje y enviaba señales de auxilio, frente a la desembocadura del arroyo Pando.

Concurren de inmediato en su auxilio los helicópteros BR 026 y 027 y llegando al lugar donde se encontraba la embarcación "Susa Maru" que al haberse quedado sin máquinas en frente a la Isla de Flores, había quedado "al garete". Tres de los tripulantes Sres. Falagián, Domínguez y Tomás, son trasladados a la playa, manteniéndose a bordo su patrón que se negara a ser rescatado, y logrando el mismo con su embarcación, finalmente llegar a la playa.

Este hecho, es recordado años mas tarde, y en una nota que dirige al Sr. Nicolás Simone, le expresa detalladamente ese rescate que con tanto éxito cumpliera el Tte. 1º Juan Carlos Sienra en el Hiller 027, expresando:

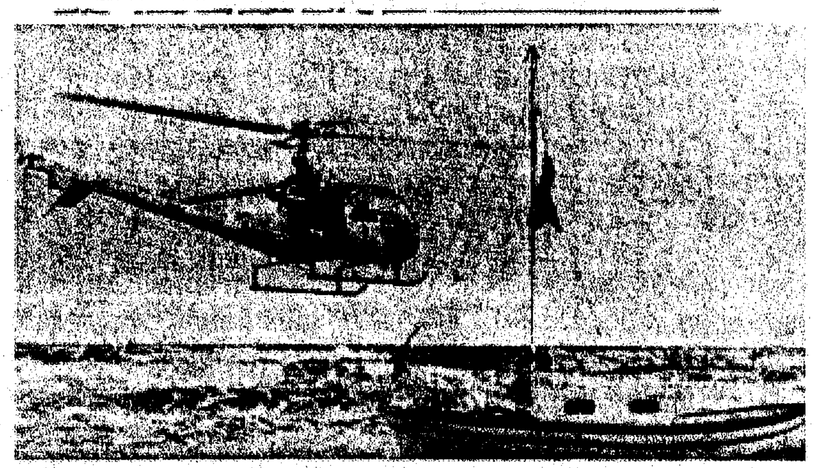
Nicolás:

Corría la primavera del 65, yo vivía en el límite entre Carrasco y Punta Gorda, a sólo una cuadra de la rambla, ese viernes ya desde la mañana el cielo estaba cubierto con lloviznas y el viento del sur aumentaba su intensidad, cosa bastante frecuente en esa época del año.

Serían las dos de la tarde cuando el barrio se conmocionó, una chalana de pescadores que volvía de la Isla de Flores, al quedar sin motor, se estrellaba contra la «Restinga de los Pájaros», formación rocosa que se encuentra a unos 500 metros de la costa con cinco pescadores a bordo, los que logran llegar a las rocas, y desde allí comienzan a hacer señas solicitando ayuda.

Frente al viejo hotel «Bristol», (creo que hoy se llama «Riviera»), hay un pequeño puertito de pescadores, no se si de allí o de alguna de las viviendas de la rambla, dieron aviso a la

LA MAÑANA ★ MONTEVIDEO, SABADO 31 DE OCTUBRE DE 19[illegible] ★



Un helicóptero de la Fuerza Aérea sobrevuela la embarcación Susa Maru, pocos minutos antes de iniciar el rescate de tres de los cuatro tripulantes de la nave que se quedó sin máquinas cerca de la Isla de Flores.

El Temporal Puso en Peligro a Varias Naves que Debieron ser Auxiliadas

Horas de inquietud e incertidumbre se vivieron en la víspera, tanto en Montevideo como en el departamento de Rocha, cuando varias embarcaciones de turismo y pesca, atravesaron por circunstancias de peligro en razón del fuerte viento que azota nuestro país.

En primer término, nueve naves pesqueras de pequeñas proporciones que habían partido en las primeras horas de la mañana del puerto de La Paloma y de Punta del Diablo, en Rocha, debieron ser socorridas por un pesquero del SOYP que utilizó la Prefectura Marítima de esa zona. En tanto serias dificultades debieron enfrentar los tripulantes de un yate que se quedó sin máquinas cerca de la Isla de Flores, casi enfrente a la desembocadura del arroyo de Pando, en un paraje conocido por "Las Pipas". Tres de las cuatro personas que viajaban en esta embarcación, la "Susamaru", debieron ser rescatadas en medio de la violencia del mar, por helicópteros de la Fuerza Aérea, que prestamente concurrieron al lugar.

Esta embarcación de líneas modernas partió ayer, a la hora 7, del puerto del Buceo, conduciendo a Tabaré Cardoso, patrón, a Roberto Palajián, Juan Carlos Domínguez y Carlos Tomás, que, según lo declarado posteriormente, había proyectado una excursión de pesca.

Eran las 14 horas cuando el propietario del Parador Isla de Flores, ubicado en la barra del arroyo de Pando, Enrique González, observó que una embarcación que se encontraba en la lejanía efectuaban señales aparentemente de auxilio. De inmediato, en un jeep de un vecino, se trasladó a la Base N° 1 de la Fuerza Aérea, donde comunicó la novedad y desde allí se cursó aviso al jefe de punto de la Prefectura Marítima, Roberto Aponte. A las 15.30, dos helicópteros de la FAU, el 006 y el 027, llegaban al lugar donde se encontraba sin máquinas la "Susamaru". Momentos después, izaban a bordo de las máquinas a Palajián, Domínguez y a Tomás, en tanto que el patrón de la embarcación, Cardoso, se resistía al rescate, afirmando que llegaría con la nave hasta la costa, cosa que, en definitiva, logró.

EN ROCHA

ROCHA (Especial para LA MAÑANA, por Wilson Pereira Fonseca). — Horas de inquietud y angustia se vivieron en diferentes zonas de este departamento, ayer, como consecuencia del fuerte temporal que azota las costas del este. A la hora 4 de hoy, desde el puerto de La Paloma, partió el pesquero "Barval" y las lanchas "Carrasco" y "Puerto de la Luz", con 10 hombres la primera y 4 las restantes.

Cuando se desató el fuerte temporal y comprobando que las embarcaciones no regresaban al lugar de la partida, se temió una desgracia. Fue entonces que la Prefectura Marítima solicitó la salida del pesquero del SOYP "Paysandú", que cumple tareas específicas en la zona. Cuando éste había recorrido algunas millas, las naves fueron avistadas y regresaron sin problemas.

El segundo episodio se registró en el puerto del Diablo, desde donde habían partido cinco botes conduciendo pescadores. Mientras 4 regresaron sin dificultades, uno de ellos naufragó y sus dos tripulantes debieron llegar a nado a la costa.

Prefectura, partiendo en ayuda una lancha desde el puerto del Buceo, mientras que desde Carrasco partía el Hiller 027 de la FAU, al mando del Tte.1o.Juan Carlos Sienra.

Los vecinos nos habíamos agolpado en la playa, apreciando impotentes los desesperados gestos de los náufragos, cuando de repente vemos aparecer un helicóptero volando a baja altura, llevando colgando una cuerda y un arnés, se dirige con rapidez a la zona del naufragio y retorna de inmediato con el primero de los rescatados, descendiendo en la playa a pocos metros de nosotros, que no salíamos de nuestro asombro. Esta operación se repitió cinco veces con impecable pericia, y cuando el último pescador puso sus pies en la arena, un cerrado aplauso fue el espontáneo homenaje del público, mientras que entre la multitud avanza desde los ranchos de la costa un viejo pescador, con la cara curtida y con lágrimas en los ojos se acerca a aquel hombre parado junto a su extraño pájaro metálico, lo abraza y le dice (lo recuerdo como si fuera hoy): ¡Gracias señor piloto por haberlos salvado!... Luego de esto, el Tte.Sienra se subió al Hiller, encendió el motor y partió casi en silencio solo que en vez del «Hello Silver», se escuchó el ruido de las aspas y el Lycoming a toda potencia, hasta perderse de vista rumbo a su base...

Pasó el tiempo, el país había cambiado, y el mundo también, vinieron nuevas máquinas pintadas para mimetizarse con la jungla del sudeste asiático, trayendo el impactante recuerdo del ataque de los "Huey" en "Apocalipsis Now" con música de Wagner, y fueron por demasiados años el telón de fondo de una época oscura que no debió existir,... por suerte todo esto quedó atrás...

Mi recuerdo y admiración para los que en las restingas de Carrasco, en el Palacio de la Luz, o en el balneario de Rocha en llamas, arriesgan sus vidas "para que otros puedan vivir..."

Julio Salvo
29 de marzo de 2005

Montevideo, Sábado 31 de Octubre de 1964 EL DIA

Rescate en el Mar

Helicóptero Militar Recogió a Tripulantes de un Pesquero

La primera información se tuvo alrededor de la hora 17, y fue sumamente escueta. Provenía de la Prefectura Marítima.

"La embarcación accidentada es el "Susan Mary", pequeña lancha pesquera, con cuatro tripulantes a bordo. Se halla en dificultades a unas dos millas de la costa, entre la desembocadura del arroyo Carrasco y "Las Pipas" (una zona rocosa). La están buscando 2 helicópteros de la Fuerza Aérea y la lancha PS-3". Se reiteraban sucesos lamentables, cuya sucesión es alarmante. Frágiles embarcaciones, desprovistas de medios mecánicos y equipo de radio adecuados, que se hacen a la mar sin que al parecer pese sobre ellas otro control que el criterio de sus tripulantes.

Inmenso Oleaje

En el puerto del Buceo —de donde salió la "Susan Mary" en las primeras horas de la mañana— el panorama era desolador. El fortísimo viento que soplaba hacia la costa, arrancaba inmensas olas que se deshacían contra los muelles.

No se tenían noticias de la embarcación accidentada. "Es una barcaza, como esa que está allí", informa uno de los pescadores allí reunidos, señalando una diminuta lancha, "sólo que con cabina y de color blanco". "La compraron hace pocos días cuatro muchachos jóvenes; no son pescadores y no creo que tengan muchos conocimientos de mar".

Son Rescatados

Sin embargo, el difícil trance fue salvado con total felicidad. Uno de los helicópteros del Grupo de Búsqueda y Rescate de la Fuerza Aérea, al mando del Mayor Roberto Meyer y del Tte. Miguel Olivera, que partió de la Base Nº 1 (Carrasco), un "Hiller" de reciente adquisición, consiguió rescatar a 3 de los tripulantes. El restante abandonó la lancha por sus propios medios, en razón de que el viento la aproximó a la costa mientras se desarrollaba la operación de auxilio a sus compañeros.

Según las informaciones que trascendieron, se trata de personas aficionadas a la pesca, que de pronto se hallaron en la angustiosa situación debido a que el fuerte oleaje "ahogó" el pequeño motor de la embarcación. Por fortuna, el viento soplaba en dirección a la costa.

Salvataje Difícil

En breve conversación mantenida con el Mayor Roberto Meyer, declaró que hallaron el pesquero a poco de partir, cerca de la hora 17, a 1 kilómetro de la costa. La operación de rescate se cumplió en 20 o 25 minutos y se realizó en condiciones difíciles, en razón del fuerte viento e intenso oleaje. Fueron izados de la lancha de a uno, pues el material de auxilio de que se dispone no permite escoltar más de una persona por vez.

Los Tripulantes

Charles Thomas, Tabaré Cardozo, Roberto Calagran y Juan Carlos Domínguez, uruguayo, casado, de 35 años, eran los tripulantes del "Susan Mary". De los tres primeros no se poseían otros datos anoche. Todos salieron ilesos.

Como se Tuvo la Noticia

Los ocupantes de la lancha, una vez en dificultades, colocaron un paño verde en el mástil, a los efectos de llamar la atención. El pedido de socorro fue facilitado por su proximidad de la costa —el viento les era favorable— y sus señas fueron advertidas por varias personas, que se pusieron en contacto telefónico con el Destacamento Trouville de la Prefectura Marítima. El "Susan Mary" no está provisto de radio.

Tuvo que Regresar la PS-3

La lancha PS-3 de la Prefectura, que había partido en búsqueda del pesquero accidentado, debió regresar al poco tiempo de partir, por desperfectos en las máquinas.

El Temporal de Ayer Ocasionó Varios Accidentes Marítimos

UN viento que alcanzó una velocidad máxima de 85 kilómetros por hora obligó al cierre del puerto de Montevideo para todo tipo de embarcaciones y causó algunos accidentes marítimos que pudieron haber tenido graves consecuencias.

Rescate en helicópteros. — Tres tripulantes de un pesquero que se encontraba en dificultades frente a la desembocadura del Arroyo Carrasco fueron rescatados por dos helicópteros del Agrupamiento de Búsqueda y Rescate de la Fuerza Aérea Uruguaya. Para esta emergencia fueron utilizados los nuevos helicópteros Hiller de reciente adquisición tripulados por el Mayor Roberto Meyer y Tte. Miguel Olivera, Capitán Héctor Sala y Capitán Angel Hernández.

Los tripulantes del pesquero "Rosa-Marea" rescatados son: Roberto Falagran, Juan Carlos Domínguez y Charles Thomas. El pesquero había salido a las 8 de la mañana del Buceo, y al llegar al paraje frente a la desembocadura del Arroyo Carrasco se vio obligado a detenerse en virtud del fuerte oleaje que le impedía avanzar.

A las 17.30 salió del Puerto de Montevideo la lancha de la Prefectura Marítima PS 3, la que tuvo que regresar poco después por habérsele detenido un motor y el otro estaba trabajando a bajas revoluciones.

Pescadores en peligro. — Tres lanchas de una flotilla de seis que se había hecho a la mar en la madrugada de ayer no habían regresado a su punto de partida cuando fueron sorprendidas por el temporal. Las embarcaciones habían salido de La Coronilla y fueron sorprendidas por el temporal en la zona de Punta del Diablo, cerca de su punto de partida. Tres de las pequeñas naves emprendieron inmediatamente el regreso sin tiempo para alertar a las restantes, que se habían perdido de vista.

Las autoridades fueron alertadas, creyéndose en un principio que los pescadores, en número de doce a catorce, hubieran tomado tierra en otro lugar alejados por el temporal, o bien que lo hubieran capeado y continuando la pesca.

Funcionarios policiales de la 4ª y 8ª Secciones correspondientes a Chuy y Castillos, fueron enviados a la zona costera para corroborar la posibilidad citada, en tanto que se cursaba comunicación a la Subprefectura de La Paloma y a las autoridades marítimas brasileñas.

Las tres embarcaciones al mando de los patrones Asdrúbal Olivera, Muñoz Silveira y Fernando Romero y con una tripulación de doce o catorce personas, llegaron posteriormente en horas de la tarde a La Coronilla, encontrándose todos perfectamente bien y alojados en sus domicilios.

La navegación. — El fuerte viento que obligó al cierre del puerto de Montevideo en horas de la mañana, cedió poco después permitiendo que, a las 13 horas, pudiesen operar embarcaciones mayores. En horas de la noche la velocidad del viento era de 35 kilómetros. En Carrasco se operó normalmente durante todo el día.

CAPITULO XIV

Plan de Acción Cívica de la Fuerza Aérea

Nuestro Agrupamiento tuvo y cumplió una delicada tarea que fuera cumplida con nuestros Helicópteros y aviones, en apoyo al «Plan de Acción Cívica», que iniciara la Fuerza Aérea en cooperación con el Ministerio de Salud Pública, en la campaña que emprendiera en su lucha para erradicar el flagelo de la poliomelitis y posteriormente con motivo de la celebración de un nuevo aniversario de nuestra Fuerza Aérea.

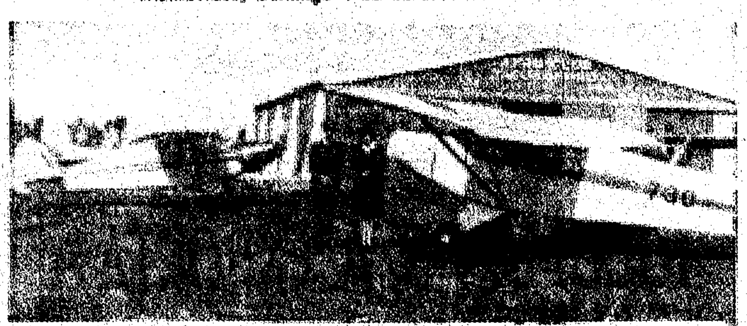
Con sus aviones asignados, cumple mas 50 misiones transportando vacunas antipolio en todo el territorio nacional ciudades, poblados y otros lejanos lugares.

También recordar y resaltar una de las rmsiones cumplidas en un lejano lugar, en el Pueblo Larangeiras, zona denominada La Rosada, donde continuando el Plan de Acción iniciado el año anterior y que promovida por el Sr. Inspector General de la Fuerza Aérea Brigadier Conrado A. Saéz, quien nos acompañara y fuera sin lugar a dudas una de las mas emotivas misiones cumplidas por nuestro recientemente creado Grupo de Aviación N° 5 (Búsqueda y Rescate), en la Escuela Rural N° 40 de dicho poblado.

Recuerdo que llegamos, como si bajaran del cielo y llegaran los

Reyes Magos -como lo menciona un cronista-, en helicópteros y también en aviones C-47 del Grupo de Aviación N° 4, llevando alegría, música, cine, víveres, ropas y golosinas, que deleitaran a los niños de la Escuela y pobladores, con un concierto brindado por la Banda de la Fuerza Aérea, con la ejecución del Himno Nacional, que fuera cantado por los niños y público presente, pericones, etc., de nuestro folklore y luego con la proyección de películas, a la que deslumbrados asistían por primera vez en sus vidas.

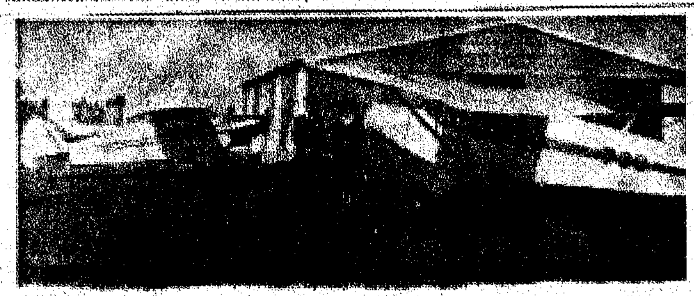
Montevideo, Domingo 4 de Octubre de 1964



50 MISIONES CONDUCIENDO VACUNAS

El Grupo de Búsqueda y Rescate de la Fuerza Aérea, continuando con su Plan de "Acción Cívica", que realiza en cooperación con el Ministerio de Salud Pública, efectuó diversas misiones de vuelo en Tacuarembó entre el 11 de agosto y el 9 de setiembre.

Dichas misiones consistieron en el transporte de vacunas de diferentes tipos y fundamentalmente antipoliomielítica, a diferentes núcleos de población y escuelas de las zonas rurales alejadas y con pocas vías de comunicación con los centros sanitarios del departamento. Se cumplieron en total cincuenta misiones, totalizando 48 horas de vuelo. En la foto, puede apreciarse una vacunadora del Ministerio en compañía del Alf. Juan C. Sienra, piloto del Grupo de Búsqueda y Rescate.



En el campo de aterrizaje de Tacuarembó y en momentos de iniciar una de las innumeras misiones, el alférez Juan C. Sienra y una vacunadora de Salud Pública, posan junto a una de las máquinas utilizadas.

Un Puente Antipolio Tendió la Fuerza Aérea Uruguaya por Todo Tacuarembó

Continuando con su Plan de Acción Cívica, la Fuerza Aérea Uruguaya está cooperando activamente con el Ministerio de Salud Pública en la realización de los planes de la Campaña masiva de vacunación antipoliomielítica.

Esta campaña, que acaba de terminar exitosamente la primera etapa de vacunación, se realiza con relativas facilidades en la Capital y en las ciudades y pueblos del interior. Pero existen en el país núcleos de población, escuelas rurales y caseríos alejados de los Centros Sanitarios Departamentales y con deficientes vías de comunicación.

No por eso se les privó de los beneficios de la vacuna antipoliomielítica y de otros tipos, porque en esta tarea el Ministerio de Salud Pública contó con la inestimable colaboración de la Fuerza Aérea.

Vacunadoras de Salud Pública y Oficiales del Grupo de Búsqueda y Rescate llevaron a cabo esta delicada tarea, efectuando diversas misiones de vuelo en el Departamento de Tacuarembó entre los días 11 de agosto y 9 de setiembre.

Más de cincuenta misiones se cumplieron, totalizando 48 horas de vuelo en este esfuerzo por alcanzar los más inaccesibles parajes, lo que nos permite decir sin temor a exagerar, que se creó un verdadero puente aéreo de la salud.

La campaña de vacunación antipoliomielítica constituyó una obra multiinstitucional, en que diversas organizaciones públicas y privadas colaboraron eficazmente. La Fuerza Aérea conjuntamente con las otras armas del Ejército puso a disposición del Ministerio de Salud Pública todos los medios de que dispone, nombrando oficiales coordinadores en la Secretaría de la Campaña y efectuando misiones como ésta, motivo de nuestro comentario.



En Lucha Contra la Poliomielitis

Montevideo, Domingo 18 de Octubre de 1964 — EL DEBATE

DECISIVA COLABORACION DE LA FUERZA AEREA EN LA LUCHA ANTIPOLIOMIELITICA



Los pobladores de la alejada zona de "Punta de Cinco Sauces" del departamento de Tacuarembó recibieron ayer a los aviadores uruguayos celebrando el primer acto de los programas en conmemoración de la creación de la Fuerza Aérea Uruguaya.

[illegible] de los habitantes de la República.

EL PUEBLO LARANGEIRA

El pueblo Larangeira no es [illegible] un pueblo. La población de esa zona de "Punta de los Cinco Sauces" se extiende en caseríos distantes entre sí y distinguidos por los nombres de "Los Mar[illegible]", "De Cayetano", "De los Alves", "Os Mosquitos" y otros que aún no tienen nombre. Construcciones de paja y terrón cuyo centro es la Escuela Rural Nº 40 una de las pocas construcciones de material. Las distancias a las ciudades más cercanas sobrepasan los 121 kilómetros y la población [illegible] está a más de 30 kilómetros del lugar. Caminos malos y [illegible] en la época de lluvias. Allí las condiciones de vida son extraordinariamente duras. El agua se extrae de pozos y uno de ellos es frecuentado tanto por los habitantes como por los perros y el ganado. A esa realidad [illegible] de enfrentarse el equipo de médicos y asistentes sociales de la Fuerza Aérea Uruguaya.

Sus pobladores declaran que pasan algunos días sin comer. No hay leche. Sus niños acusan deficiencias alimenticias.

Gracias a la "Acción Cívica" de la Fuerza Aérea Uruguaya, el pueblo Larangeira, de Tacuarembó, dejará atrás, en un futuro no lejano, la dramática realidad que vive todavía hoy.



La Banda de la Fuerza Aérea, dirigida por el Capitán [illegible] y el Sargento [illegible], ejecutó en Pueblo Larangeira un interesante repertorio que constituyó, por las explicaciones dadas por el Mayor [illegible], una interesante clase de cultura musical.

MARTES 16 DE MARZO DE 1965 — EL PLATA

El Pueblo Larangeira recibe el aporte del plan de acción cívica de la Fuerza Aérea

La Aviación y su nuevo aniversario

La Fuerza Aérea Uruguaya celebra con obras sociales el "Día de la Fuerza Aérea". Ante este nuevo aniversario, que se cumple mañana, miércoles 17 de marzo, los aviadores uruguayos, prosiguiendo con el "Plan de Acción Cívica" comenzado en los últimos meses de 1964, llevaron amistad, alegría, comida, útiles, ropas, golosinas, a los pobladores del pueblo Larangeira, apartado lugar del norte del departamento de Tacuarembó.

Así como en Reyes, los niños de Larangeira recibieron los regalos que llegaron en avión también ayer, con motivo del "Día de la Fuerza Aérea", las maestras Directoras y Ayudantes de la Escuela Rural Nº 40 recibieron un nuevo regalo que tiene el alto significado de la solidaridad humana y el propósito de impulsar el progreso en lugares que como Larangeira viven casi en total aislamiento.

El Inspector General de la Fuerza Aérea, Brigadier Conrado Sáez, el Jefe de la Base Aérea Nº 1, Coronel Atilio Borelli, el Coronel M. S. H. F. [illegible], el Mayor Roberto Meyer, los integrantes del S. S. M. Dr. Hernández, el Director de la Banda de la Fuerza Aérea, Capitán [illegible], otros suboficiales, aviadores, visitadoras sociales de la Fuerza Aérea, la Banda y periodistas llegaron en varios aviones hasta Larangeira. Allí los vecinos del lugar, la maestra Directora de la Escuela Rural Nº 40 Nelly Pacheco de González y Nilda Elsa Silva de Fierro y los niños recibieron, en el local de la Escuela, a los visitantes.



Los aviadores uruguayos hacen entrega de [illegible], golosinas y ropa a las maestras de la Escuela Rural Nº 40 del Pueblo Larangeira. En la fotografía aparece el Inspector General de la Fuerza Aérea, Brigadier Conrado Sáez, el Mayor Roberto Meyer haciendo uso de la palabra y las maestras Nelly Pacheco de González y Nilda Elsa Silva de Fierro.

UNA CLASE DE MÚSICA.— El capitán [illegible], Director de la Banda realizó una labor realmente interesante: explicó a niños y vecinos el papel que desempeña en la Banda cada uno de los instrumentos y enseguida la Banda ejecutó, con la explicación previa del maestro [illegible], la obra realizada. Comenzó con el Himno Nacional que fue cantado por todos los niños y prosiguió con lo que se puede llamar un viaje musical por América, con la ejecución del Pericón Nacional, un Triste, un Estilo, el Pericón Argentino y después se realizó música española, inglesa, mexicana y [illegible]

El público premió el esfuerzo de los músicos y el aprovechamiento por parte de los niños de esa interesante clase de cultura musical que quizá los pequeños de Larangeira no olviden jamás.

OBRA SOCIAL EFECTIVA.

Le correspondió al Mayor Roberto Meyer hacer entrega de los regalos para los niños. Explicó el "Plan de Acción Cívica" en que está [illegible] cumplir las Fuerzas Aéreas Uruguayas y los trabajos realizados en favor del progreso del pueblo Larangeira, que culminaron con un estudio social de la zona y la construcción de una pista de aterrizaje.

Los donativos fueron recibidos por las maestras que agradecieron, en nombre de los 70 niños de la Escuela, tan valioso aporte.

Un representante del Consejo Departamental de Tacuarembó pronunció también palabras de agradecimiento a las Fuerzas Aéreas Uruguayas, expresando que es motivo de orgullo para todo uruguayo comprobar en la práctica el acto solidario de las Fuerzas Aéreas que [illegible] bases para llevar alegría y hacer obra social efectiva en [illegible]

CAPITULO XV

Operaciones Especiales en Apoyo al Grupo de Aviación N° 2 (Caza)

Una vez efectuado el traslado de nuestro Grupo a su nueva sede en Carrasco, a comienzos del año 1965, ante la inquietud formulada por el Jefe de Grupo de Aviación Nº 2 (Caza), May. (P.A.M.) Ruben Acosta para comenzar la instalación de un Polígono de Tiro en la Isla de Flores se comenzaron las coordinaciones y se planificaron los vuelos a realizar para llevar adelante dicho proyecto.

Se concurrió primero a inspeccionar la isla para determinar el mejor lugar para ubicar dicho Polígono, eligiéndose posteriormente para ello el extremo Este de la isla (que la denominaban isla Nº 3) donde se encontraba el crematorio que allí antes funcionaba.

Luego de planificarse dicha operación, comenzaron los vuelos transportando elementos para su señalación los que eran transportados en el lecho inferior de las camillas, y las más pesadas, fueron transportadas en una lancha de la Prefectura Marítima.

La selección del lugar así como su construcción estuvo a cargo del Cap. (P.A.M.) Goy Ortiz, que había regresado al país luego de haber realizado cursos de tiro y bombardeo en aviones a reacción en un centro de instrucción de la USAF en los EEUU.

Finalizados los trabajos con las ubicaciones y señalamientos correspondientes dieron comienzo más tarde, las prácticas de tiro, las que terminaron poco después por temor a causarle daños estructurales al faro allí existente.

CAPITULO XVI

Primer Rescate Nocturno en Alta Mar

Hemos querido, tender en este Primer Tomo de nuestra historia un puente que una, en los extremos de nuestras vidas, aquéllos primeros momentos, para así poder en el tiempo, trazar un paralelismo entre aquél primer rescate improvisado de San Ramón y este que hoy nos deslumbra por su conjunción de esfuerzos para su cumplimiento, que quién podría soñarlo en aquélla época de la cuerda, mas tarde de la linga y luego la grúa, sus rescatistas y así llega y vivir este único y primero en nuestra historia, en que se conjugaron avión y helicóptero para llevar a cabo y culminar este espectacular rescate, primero en nuestra rica tarea de salvamentos en el mar, millas adentro y en noche cerrada, y que con toda la destacada conducción y coordinación de sus unidades, cumpliera su Jefe, Coordinador SAR en la zona del siniestro, posibilitando así tal excepcional tarea cumplida. Lleguen a todos los integrantes y participantes nuestro merecido reconocimiento por la tarea cumplida tan brillantemente y que llena de orgullo a toda nuestra querida Fuerza Aérea.

Este es nuestro pretendido puente que por siempre nos unirá en el tiempo y al estampar su vida, sus misiones sus éxitos y también desafortunados momentos, que en forma permanente están expuestos todos los integrantes de tan bendito Escuadrón N° 5, de Helicópteros, y que tan honrosa, silenciosa y brillantemente cumplen con el slogan de su. vida.

Dejemos, para hacer realidad este puente, que ellos nos la escriban para tener cabal conocimiento de todos sus más íntimos detalles que permitieran culminar tan exitosamente este tan riesgoso salvataje.

El Escuadrón Aéreo N° 5 Helicópteros, con el apoyo de una aeronave C-212 del **Escuadrón Aéreo N° 3 (Transporte)** y la coordinación **del Comandante SAR** en la escena, realiza con éxito, por primera vez, una muy riesgosa evacuación aeromédica nocturna de un tripulante de un barco extranjero que se encontraba a 90 millas (162 km) de la costa de Maldonado.

Por primera vez se utilizaron en este tipo de operación, bengalas de última generación para iluminar el área.

El día 7 de mayo las 20:50 horas, la Fuerza Aérea recibió del Centro Coordinador de Rescate de la Armada Nacional, información referente a la necesidad de apoyo para realizar la evacuación aeromédica de un tripulante del buque granelero de bandera turca "Ozgur Aksoy", que se encontraba a 162 kilómetros (90 millas náuticas) al sur de la costa de Punta del Este. Se informó que dicho tripulante, de 25 años de edad, presentaba un cuadro clínico que aparentaba una peritonitis aguda, requiriendo su evacuación inmediata hacia un centro asistencial.

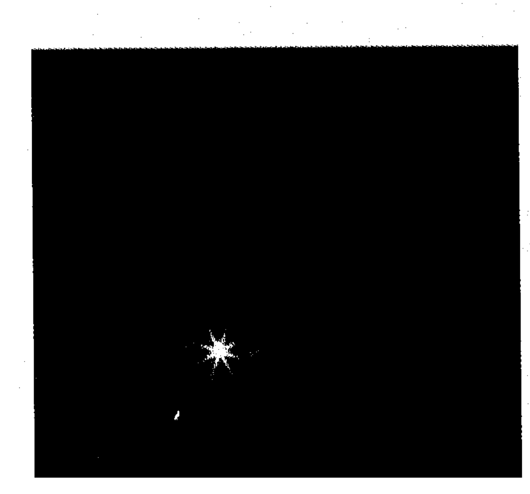


A las 22:13 decoló de la Brigada Aérea I (Carrasco), un helicóptero Bell - 212 "Twin Huey" del Escuadrón Aéreo Nº 5, con una tripulación integrada por dos pilotos, un mecánico, un médico y dos rescatistas, para realizar la citada evacuación. Este Personal altamente especializado y entrenado, está en un servicio de guardia cerrada de 24 horas en la Brigada Aérea I.

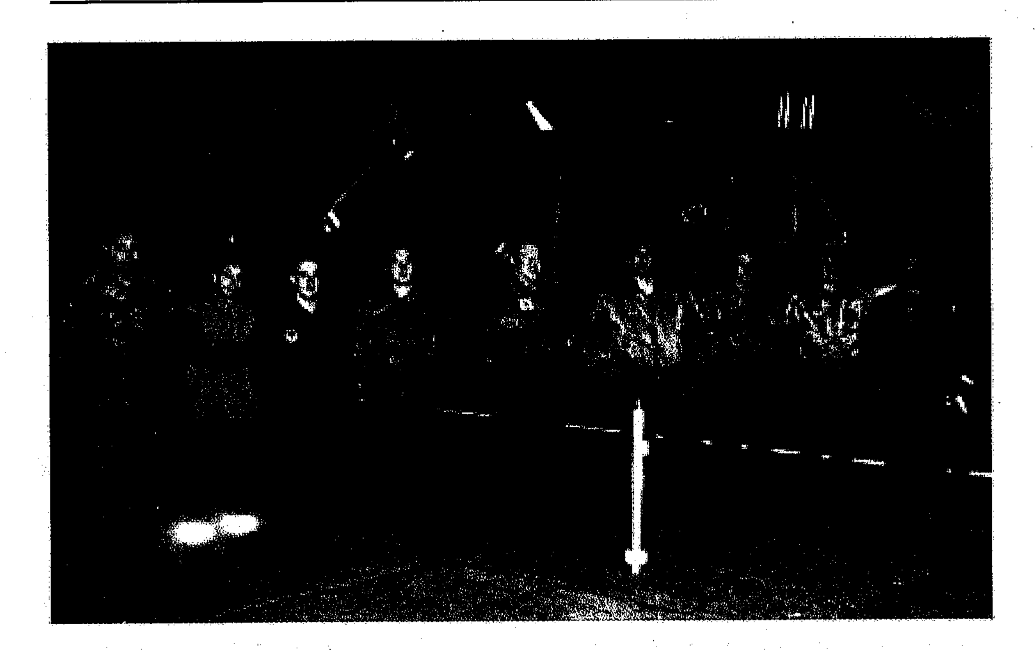
A las 23:03 horas decoló un avión C-212 "Aviocar" del Escuadrón Aéreo Nº3 de la Brigada Aérea I (Carrasco). Su función es realizar la búsqueda y localización del navío, para una vez determinadas sus coordenadas exactas, enviar al área al helicóptero. Para ello cuenta con dispositivos de cámaras infrarrojas FLIR (Forward Looking Infrared Cámera) y sus pilotos están equipados con visores nocturnos (Night Vision Goggles).

Además, mantiene un permanente enlace de comunicaciones con el Centro de Operaciones Aéreas de la FAU (organismo que realiza las coordinaciones para el uso seguro del espacio aéreo en la zona), la comunicación con el Centro Coordinador de Rescate de la Fuerza Aérea, con el helicóptero y con el barco.

Cabe destacar que en esta oportunidad, además, el C- 212 "Aviocar", realizó por primera vez en una misión operativa, el lanzamiento de bengalas en el área de trabajo, permitiendo que se realizara exitosamente la operación, a pesar de las condiciones críticas de viento en la zona, en una tarea de extracción que demandó un vuelo es-tacionario del helicóptero sobre la embarcación, de aproximada-mente 37 minutos, durante los cuales se lanzaron 14 de los citados dispositivos lumínicos, cada uno de los cuales posee una duración de 4 minutos.



El helicóptero contactó al barco a las 23:55 horas;



inmediatamente personal paramédico del mismo descendió a cubierta para estabilizar al paciente, que luego fue izado mediante una grúa a la aeronave, donde un médico constató su estado general, signos vitales y brindó la atención necesaria para mantenerlo estable hasta su arribo a un centro asistencial. A las 01:10 horas del día 08, el paciente era desembarcado en el helipuerto del Hospital Mautone de Maldonado.

Podemos resumir, pues, que este tipo de evacuación es una tarea compleja y arriesgada, que no solo demanda gran cantidad de personal altamente especializado y material, sino también un alto grado de entrenamiento y un servicio de guardia las 24 horas del día, los 365 días del año.

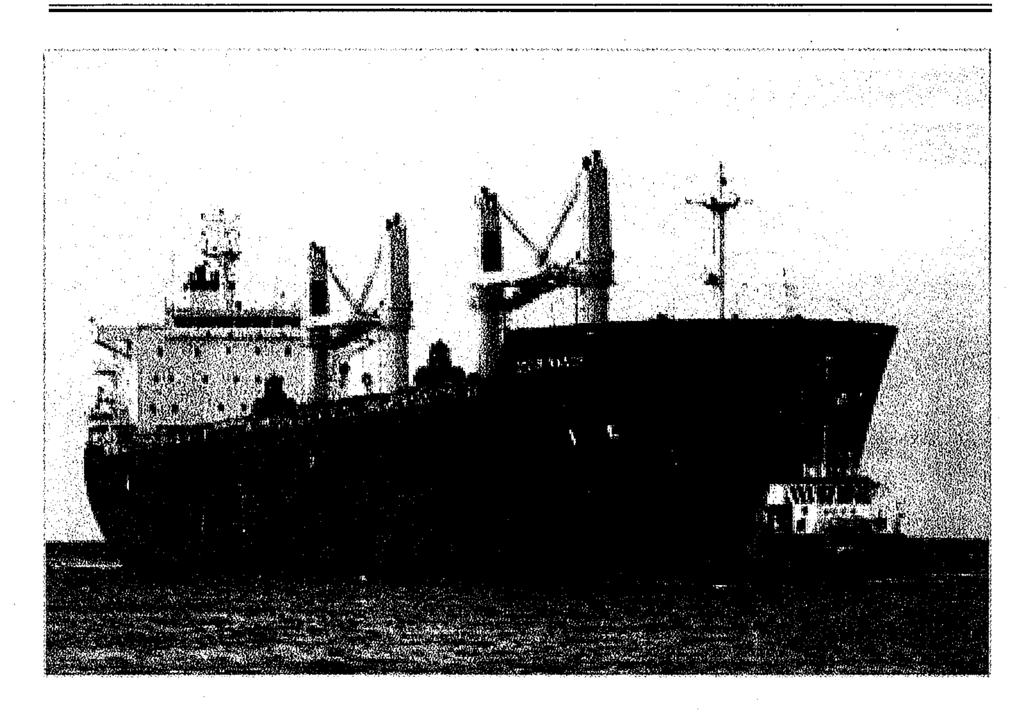
Antecedentes

El primer ejercicio del uso de las mismas se había realizado en el mes de setiembre del pasado año, durante una misión de entrenamiento y profesionalización de las tripulaciones operativas para las tareas de búsqueda y rescate, cuando el Escuadrón Aéreo N° 3 (Transporte), realizó el lanzamiento de las mismas desde un C- 212 "Aviocar", en el aeródromo

«La Calera», próximo a la ciudad de Minas, contando para ello con la invalorable experiencia adquirida por personal de esta Unidad de vuelo en el Escuadrón 801 de Búsqueda y Salvamento del Reino de España, como parte del programa de intercambio de tripulaciones. La luz incandescente originada por cada uno de estos dispositivos, tiene una duración aproximada de cuatro minutos, durante los cuales permite una adecuada visibilidad en el área para la realización de las tareas.

Esta misión marca, por lo tanto, un nuevo mojón en la incorporación y uso de más y mejores capacidades técnicas y tácticas de nuestra Fuerza Aérea, al Servicio de toda la sociedad.





El buque granelero de bandera turca "Ozgur Aksoy"



EL PILOTO DE HELICÓPTEROS DE LA FUERZA AÉREA



UN CURIOSO FENÓMENO

El helicóptero es una aeronave versátil, puede volar hacia atrás, adelante, arriba, abajo, a ambos costados o quedar suspendido sobre un punto. Muchas misiones están siendo cumplidas maravillosamente por helicópteros en todo el mundo (rescate de tripulaciones, evacuaciones aeromédicas, reabastecimiento en zonas aisladas, ayuda a la gente afectada por desastres naturales, etc.). Vamos a hablar de la persona que controla este "aparato zumbador" de alas rotatorias, este curioso fenómeno conocido como el "piloto de helicóptero".

El piloto de alas rotatorias, habla del paso colectivo, el bastón cíclico y de autorrotaciones. Despega y aterriza en un lejano "rinconcito" de la base, raramente es visto en operaciones de la unidad, es una persona única, frecuentemente aparenta estar hablando con sí mismo. Este riesgo ocupacional ha resultado de hacer cientos de aproximaciones en áreas no preparadas, rodeadas de árboles o edificios, preguntándose qué efecto ocasionará el viento en las mismas y preocupándose de las RPM del motor y del rotor. Usted ve que él raramente tiene el lujo de campos extensos, estacionamientos sin obstrucción, un operador de torre que le dé la dirección e intensidad del viento y ajuste altimétrico; o sofisticados equipos de navegación para guiarlo en sus aproximaciones bajas, entonces, por necesidad se convierte en su propio controlador, hablándose a sí mismo en el aterrizaje.

Ahora vamos a examinar su cabeza; ponga atención en los movimientos de la misma y observe sus ojos. Note su continuo estrabismo, sus pupilas moviéndose de izquierda a derecha, de arriba abajo; éstas son indicaciones de su vuelo a bajo nivel (generalmente bajo de los 100 pies). Él está constantemente mirando a través del smog, arena, bruma, niebla, evitando pájaros, chimeneas, antenas, cables, y algún piloto de alas fijas perdido. Su vida depende de que los vea antes de estar mezclado con ellos.

Su cuerpo generalmente es un poco diferente a los demás; su brazo derecho es ligeramente más largo de agarrar el bastón cíclico, su brazo izquierdo inclinado y musculoso de maniobrar el paso colectivo, y los dedos de la mano están siempre deformados de empuñar el acelerador "tipo motocicleta".

Usted notará que mueve mucho los pies, inclusive cuando está parado, esto se debe a que opera una de las máquinas voladoras de la Fuerza Aérea que todavía requieren constante atención y movimiento de los pedales para contrarrestar el torque que resulta de los cambios de potencia.

Sus calificaciones para el vuelo instrumental son similares a las de sus compañeros de alas fijas, y se mantiene al corriente del léxico y procedimientos IFR, pero vuela debajo del mal tiempo, sigue los caminos, las vías de ferrocarril y chequea los nombres de las ciudades en la señalización de las carreteras. Puede saber la dirección e intensidad del viento con sólo mirar el pasto y las ondas de agua en los estanques y tajamares.

Ahora usted entenderá este curioso fenómeno llamado ***"PILOTO DE HELICÓPTERO"****; definitivamente es único en la Fuerza Aérea. Vuela una de las más nuevas y versátiles aeronaves de los anales de la aeronáutica, sin embargo, opera de un modo que recuerda a los viejos y románticos días de las antiparras y pañuelos.*

Por tanto, no compadezca al pobre diablo, él disfruta y adora su tipo de vuelo. Por favor no hable de él como un fenómeno anormal o enfermo mental, pues usted nunca sabrá cuándo precisar de sus servicios exclusivos.

AGRADECIMIENTOS

Corresponde expresar muy especialmente el mayor de los agradecimientos y reconocimiento, a todos aquellos que hicieron posible con su desinteresado aporte, concretar la aparición de este volumen de la **"Historia de los Helicópteros de la Fuerza Aérea Uruguaya"** y destacar muy especialmente el invalorable apoyo recibido por parte del Sr. Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea, General del Aire Dn. Washington R. Martínez, que nos permitiera estar presentes en el Centenario de la creación de la Fuerza Aérea Uruguaya y poder volcar y plasmar en este libro, uno más de los capítulos más trascendente desde su creación, por su desarrollo y proyección futura de nuestra querida Fuerza Aérea.

Agradecer el aporte recibido por el Sr. Coronel (Av.) Pablo Simone al permitir incluir aquí extractos y capítulos de la excelente investigación que llevara a cabo en el año 2004 "Orígenes de la Aviación de Helicópteros en la Fuerza Aérea Uruguaya (1954-1955)".

Asímismo la transcripción parcial de un Capítulo del libro "Inundaciones de 1959" de José Abellá, sobre la actuación del Agrupamiento durante ese tan difícil período en la vida del País.

Un especial agradecimiento al Sr. Mayor (Mant.) Gabriel A. García Cataldo, que con sus amplios y sobresalientes conocimientos y su muy especial y destacada profesionalidad y dedicación se pudiera concretar, en un período muy corto y satisfaciendo todos los requerimientos necesarios para diseñar y configurar este humilde aporte de la pionera historia de los helicópteros en nuestra Fuerza Aérea.

INDICE

INDICE

Pág.

Insignia del Agrupamiento Simbólico 5 Búsqueda y Rescate 13
PROEMIO 15
Jefes del Agrupamiento Provisorio y Grupo de Aviación Nº 5
(Búsqueda y Rescate) 19
CAPITULO I 21
Agrupamiento Simbólico Nº 5 Búsqueda y Rescate 21
Creación 21
CAPITULO II 25
Prolegómenos y Antecedentes de los Helicópteros en la Fuerza
Aérea 25
Centro Coordinador de Búsqueda y Rescate 25
CAPITULO III 29
Tragedia del Banco Inglés 29
CAPÍTULO IV 35
1. Adquisición de los Helicópteros 35
2. Arribo de los helicópteros e instructores 45
CAPITULO V 47
Creación del Agrupamiento Provisorio de Búsqueda y Rescate . . . 47
Selección de postulantes y comienzo de cursos 47
CAPITULO VI 51
Primer Rescate Aéreo Efectuado por un Helicóptero de la Fuerza
Aérea 51
Hecho histórico: El Salvataje de San Ramón 59
CAPITULO VII 65
Presentación y Exhibición de los Helicópteros 65
CAPITULO VIII 67
El Agrupamiento Provisorio de Búsqueda y Rescate 67
CAPITULO IX 73
El Curso de Vuelo Continúa 73
1. Algunos contratiempos 73
2. Normas para operación de helicópteros 76

Pág.

3. Se retoman actividades y misiones 78
4. Aterrizaje en Centros Asistenciales 85
5. Continúa el cumplimiento de misiones 88
6. Retorno del Capt. Christie a los EE.UU. 89
7. Memoria Anual 91
CAPITULO X 95
Libro de Marcha y Operaciones del Agrupamiento 95
Cronología de hechos más importantes 97
Año 1955 97
Año 1956 98
Año 1957 101
Año 1958 103
Año 1959 104
Abejas al rescate 107
La Odisea 112
Año 1960 116
Año 1962 118
Año 1963 120
13 de noviembre de 1964 122
CAPITULO XI 125
Traslado y Nueva Denominación del Agrupamiento 125
Grupo de Aviación N° 5 (Búsqueda y Rescate) 125
CAPITULO XII 129
Arribo de Nuevo Material de Vuelo 129
CAPITULO XIII 137
Rescate en el mar de siete tripulantes de dos chatas 137
Primer Salvamento con los Nuevos Helicópteros 137
Fragmento de la Intervención del Consejero Nacional,
General Oscar D. Gestido, en la Sesión del Consejo Nacional
de Gobierno del día 13 de octubre de 1964 143
Nueva Misión de Salvamento 145
CAPITULO XIV 151

Pág.

Plan de Acción Cívica de la Fuerza Aérea 151
CAPITULO XV 157
Operaciones Especiales en Apoyo al Grupo de
Aviación N° 2 (Caza) 157
CAPITULO XVI 159
Primer Rescate Nocturno en Alta Mar 159
Antecedentes 162
El Piloto de Helicópteros de la Fuerza Aérea:
un Curioso Fenómeno 165
AGRADECIMIENTOS 167